

Faculté de Droit de Paris

DU PRIVILÈGE
DU
VENDEUR DE NAVIRE

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

PAR
MARCEL SAUVAGNAC

PARIS
IMPRIMERIE MAULDE, DOUMENC ET C^{ie}
144, RUE DE RIVOLI, 144

—
1899

Faculté de Droit de Paris

DU PRIVILÈGE
DU
VENDEUR DE NAVIRE

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS SERA SOUTENU
LE JEUDI 25 MAI 1899, A 1 HEURE

PAR

MARCEL SAUVAGNAC

PRÉSIDENT : M. BOISTEL, *Professeur.*

SUFFRAGEANTS

{ MM. MASSIGLI..... *professeur.*
THALLER..... *agrégé.*



PARIS

IMPRIMERIE MAULDE, DOUMENC ET C^{ie}

144, RUE DE RIVOLI, 144

1899

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs

Meis et Amicis

DU PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE

CHAPITRE PREMIER

Section I. — Fondement et origine du Privilège du vendeur de navire

§ I. — FONDEMENT DU PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE

Il y a mêmes raisons, dit Desjardins (1) d'appliquer au vendeur d'un navire les règles du Code civil sur le vendeur, car sans la vente « le navire n'aurait pu devenir le gage de personne » (2) ; c'est-à-dire des

(1) DESJARDINS, *Droit maritime*, t. 1, p. 261.

(2) FENEST, t. 15, p. 392.

créanciers de l'acheteur, puisque ce navire ne serait pas entré dans l'actif du débiteur, c'est-à-dire de l'acheteur.

Cette idée de mise d'un bien dans le patrimoine du débiteur est le fondement du privilège dont nous allons nous occuper, privilège bien raisonnable d'ailleurs si l'on considère le vendeur comme n'ayant consenti à transférer la propriété du navire à l'acheteur que déduction faite d'un privilège par lui retenu sur ce navire pour assurer le paiement du prix (1).

§ II. — ORIGINE DU PRIVILÈGE

A Rome, le vendeur, suivant les principes généraux, ne possédait pas de privilège ; ou bien la vente était faite au comptant ou bien l'acheteur obtenait un terme pour le paiement du prix.

Dans le premier cas, le vendeur, la tradition eût-elle été même faite, restait propriétaire de la chose vendue jusqu'à exécution complète de l'obligation de l'acheteur ; et, dès lors, comment lui accorder un privilège sur une chose dont il n'a jamais cessé d'être propriétaire.

(1) Cf. GRENIER, *Traité des hypothèques*, t. 2, p. 12 ; BAUDRY, *Droit civil*, t. 3, p. 685.

Dans le second cas, le vendeur était considéré comme ayant suivi la foi de l'acheteur devenu propriétaire irrévocable en vertu de la tradition ; sa qualité se restreignait par suite à celle de simple créancier chirographaire (1).

En faveur du vendeur de navire, une dérogation avait été apportée de bonne heure à Rome comme encouragement à la navigation.

Le vendeur de navire non payé jouissait du privilège mais seulement *inter personales actiones*, sauf le cas où la loi adjoignait au privilège une hypothèque tacite.

Le vendeur simplement privilégié devait céder le pas aux créances mêmes étrangères à la navigation, lorsqu'elles étaient accompagnées d'une hypothèque sur le bâtiment (2).

Ainsi que le fait remarquer Dufour (2), cet avantage bien que portant le nom de privilège, ne pouvait être comparé au privilège tel que le comprend le Code civil.

A Rome, les privilèges étaient purement personnels et n'affectaient pas la chose... ; ils étaient donc sans force contre des créances qui affectaient la chose elle-même, comme les créances hypothécaires.

(1) *Institutes* de Justinien. *De rerum divisione*, § 41.

(2) L. 34 au Digeste : *De rebus auctor. jud. poss. Novelle*, 97, ch. 3.

(3) DUFOUR, *Droit maritime*, t. 1, p. 156.

Observons en outre l'absence de toute classification, sur le rang des privilèges entre eux, tout étant abandonné aux divergences de la doctrine.

Ce privilège fut admis de bonne heure dans nos pays de coutume, puis dans ceux de droit écrit, mais ce n'est qu'au quatorzième siècle que les consuls de Valence fixent les premiers, dans leur *Règlement de procédure* de 1343, le classement des privilèges, classement complété par l'ordonnance de 1861 sur la marine (art. 16 et 17) (1).

Sur les observations de Bigot-Préameneu lors de la discussion du projet du Code de commerce, projet qui ne parlait pas du privilège du vendeur de navire, ce privilège fut inséré dans l'art. 191 du Code de 1807.

(1) Cf. sur ces points : GUYOT, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, t. 17, v° *Vaisseau*; TROPLONG, *Privilèges et hypothèques*, t. 1, n°s 181 et 188; BRAVARD, *Droit commercial*, t. 4, p. 59; DUFOUR, op. cit., t. 1, p. 157 et suiv.; BOISTEL, *Précis de droit commercial*, 3^e édit., p. 873.

Section II. — Etablissement et conservation du Privilège du vendeur de navire

§ I. — DE L'ÉTABLISSEMENT DU PRIVILÈGE.

L'article 191, 8°, dit : *Seront privilégiées les sommes dues au vendeur . . . si le navire n'a point encore fait de voyage*. A première vue, on serait tenté de prendre ces derniers mots au pied de la lettre, et quelque bizarre que paraisse cette solution, de décider qu'un seul voyage entrepris par le navire avant la vente suffit pour écarter toute idée de privilège (1).

Les termes explicites de l'art. 16, livre I, titre XIV de l'ordonnance de 1681, fortifieraient aussi dans cette manière de voir.

L'art. 16 dit effectivement : « *Si le navire **vendu** n'a pas encore fait de voyage, le vendeur . . . sera payé par préférence à tous créanciers . . .* »

Ce raisonnement est inexact.

Même sous l'empire de l'ordonnance, l'art. 16

(1) Cf. Dissertation de LEVILLAIN dans DALLOZ, 1886. 1. 113; DALLOZ, *Supplément de droit maritime*, p. 89.

n'était pas appliqué ; le privilège du vendeur naissait indépendamment du voyage que le navire aurait pu faire antérieurement à la vente.

En droit commun, le vendeur a privilège pour avoir mis un bien dans le patrimoine de l'acheteur ; ce principe existe que l'objet ait ou n'ait pas déjà **été vendu**, sauf à tenir compte des droits du ou des précédents vendeurs. Pourquoi n'en serait-il pas de même en matière de vente de navire ?

Que le navire ait navigué ou non avant la vente, il y a toujours mise d'un bien dans le patrimoine de l'acheteur.

Peu importe aux créanciers de cet acheteur que le navire soit neuf ou non ; c'est un bien qui entre dans le patrimoine de leur débiteur ; c'est pour eux une nouvelle garantie de crédit, une nouvelle richesse sur laquelle ils peuvent compter ; il est donc juste d'en tenir compte au vendeur en le privilégiant.

Et M. Boistel ajoute (1) : Tout vendeur, d'après le principe général admis dans notre Code, a droit à un privilège ; l'art. 2012, 4°, l'établit pour les meubles ; l'art. 2013, 4°, pour les immeubles.

Or, ces articles parlent de l'universalité des biens ; il s'ensuit que, quelque place que l'on attribue aux navires, ils rentreront dans l'art. 2102 ou dans

(1) Op. cit., n° 1133.

l'art. 2103, ou bien dans l'art. 2102 combiné avec l'art. 2103.

En supposant que l'art. 191 n'existe point, les simples règles du Code civil feraient décider à admettre le privilège pour le vendeur de navire.

Les mots : *Si le navire n'a pas fait un voyage*, paraissent, il est vrai restreindre, le droit commun en ce qui concerne le vendeur de navire, mais ainsi que nous l'expliquerons ultérieurement, cette limitation ne doit pas être admise (1).

Le vendeur de navire a donc privilège, que le navire ait ou n'ait pas navigué avant la vente.

Constatons que, lors de la discussion du projet du Code de 1807, Bigot-Préameneu fit observer que le projet passait sous silence le privilège du vendeur de navire. Sur ses conseils, ce privilège fut inscrit, mais la rédaction maladroite de cette phrase : « *Si le navire n'a pas fait de voyage* », fit supposer qu'elle s'appliquait tant au vendeur qu'au constructeur ; or, nous verrons dans la suite que la situation n'est pas la même dans ces deux cas.

(1). Cf. sur ce point et en ce sens, ordonnance de 1681, l. 1, tit. 4 ; VALIN sous l'art. 17 ; EMÉRIGON, *Contrat à la grosse*, ch. 12, sect. 14 ; DE VALROGER, *Droit maritime*, t. 1, n° 57 ; DEMANGEAT, op. cit., t. 1, n° 141 ; DESJARDINS, *Droit maritime*, t. 1, n° 140 ; RUBEN DE COUDERG, *Dictionnaire de droit commercial*, v° *Navire*, t. 5, n° 277 ; LYON-CAEN et RENAULT, *Droit commercial*, t. 2, n° 244.

§ II. — L'ART. 192, § 6, DIT : « LA VENTE DOIT ÊTRE
CONSTATÉE PAR ACTE AYANT DATE CERTAINE. »

Cette disposition a soulevé des difficultés sérieuses.

L'écrit dont parle l'art. 192, § 6, est-il exigé *ad solemnitatem* ou *ad probationem* ? voici l'intérêt pratique de la distinction.

Si l'écrit est exigé *ad solemnitatem*, il faut décider qu'en cas d'omission de cette formalité la vente sera nulle de nullité absolue, la vente ne sera pas susceptible d'être prouvée par l'aveu ou le serment. Si l'écrit est exigé *ad probationem* on pourra suppléer à son défaut par l'aveu ou le serment. A notre avis, l'écrit est seulement exigé *ad probationem* ; remarquons que rien, soit dans l'art. 192, § 6, soit dans l'article 195 ne laisse supposer qu'il faille accorder ce caractère de solennité à l'écrit ; quand le Code a eu en vue d'exiger d'un écrit cette toute-puissance, il l'a expressément stipulé ; or nous ne trouvons rien de pareil ici (1) ;

(1) En ce sens : VALIN, l. 2, tit. 10, art. 3 ; DELVINCOURT, *Droit commercial*, t. 2, p. 194 ; CAUMONT, *Dictionnaire v° Navire*, n° 455, § 2 ; DUFOUR, op. cit., t. 4, p. 20 ; DESJARDINS, op. cit., n° 72, t. 1 ; DE VALROGER, op. cit., n° 127, t. 1 ; BOISTEL, op. cit., p. 891 ; *Contra* : BÉDARRIDE, *Droit commercial*, t. 1, n° 156 ; DELAMARRE et POITEVIN, *Droit commercial*, t. 4, n° 89.

nous déciderons en conséquence que l'on pourra, à défaut d'écrit, prouver la vente d'un navire par l'aveu ou le serment.

L'art. 192, § 6 exige en outre que l'écrit ait date certaine.

Quelle peut être l'utilité de cette date certaine ?

En droit commun, la date certaine détermine entre plusieurs actes lequel sera primé par tel autre ou le primera. Cette explication ne peut être étendue au cas qui nous occupe. Entre deux acheteurs du même navire celui-là sera préféré qui, le premier, aura rempli la formalité de la mutation en douane, de même qu'en cas de vente d'un immeuble faite à deux personnes différentes, celle qui la première aura fait transcrire l'acte de vente sera préférée à l'autre.

La véritable utilité de la date certaine existe en cas de faillite. La loi de 1838 a établi une période suspecte allant de l'époque de la cessation des paiements ou des dix jours qui précèdent cette époque au jour du jugement déclaratif de faillite ; elle décide que les actes onéreux faits durant cette époque pourront être annulés si les tiers qui ont contracté dans ces conditions avec le failli connaissaient la cessation de ses paiements. Par suite, si on n'exigeait pas la date

certaine, il serait à craindre qu'un failli ne s'arrangeât avec un tiers complaisant pour passer avec ce dernier un acte qui lui donnerait la qualité de vendeur et lui permettrait d'exercer un privilège au préjudice d'autres créanciers antérieurs à la période suspecte (1).

L'utilité de la date certaine existe encore en cas d'incapacité : ou pour savoir si le vendeur était majeur ou mineur, s'il était interdit ou pourvu d'un conseil judiciaire lors de la vente.

Signalons une autre explication d'après laquelle la date certaine servirait à fixer le point de savoir si le navire a voyagé depuis la vente. Les partisans de ce système partent de cette idée que le privilège du vendeur disparaît par suite du voyage effectué par le navire après la vente ; le vendeur, disent-ils, ayant grand intérêt à prouver que le navire n'a pas encore navigué depuis la vente, trouve dans la date certaine un moyen sûr d'affirmer que son privilège subsiste encore.

Cette opinion est doublement inexacte.

Ainsi que nous le verrons plus loin, quand nous traiterons de l'extinction du privilège du vendeur, il

(1) En ce sens, LYON-CAEN et RENAULT, t. 6, page 598 ; DEMANGEAT, t. 4, p. 62 ; DESJARDINS, t. 1, p. 333.

faut distinguer l'extinction du droit de préférence de celle du droit de suite. Le droit de suite seul est perdu si le navire fait un voyage depuis la vente et encore faut-il que le voyage réunisse les conditions exigées par les art. 193 et 194 du Code de commerce.

En outre, donner à la date certaine, cette utilité, c'est permettre au vendeur de frauder en toute sécurité ; son intérêt étant qu'il n'y ait pas eu de voyage, il sera porté à postdater son contrat ; or, en postdatant un acte on peut toujours lui donner par l'enregistrement une date certaine au jour où on le place.

Ainsi que le dit Dufour, on comprend la nécessité d'une date certaine lorsque l'intérêt d'un créancier est de donner à son titre une date ancienne ; mais non lorsqu'il y a intérêt à le placer sous une date récente.

§ III. — L'ACTE DOIT-IL ÊTRE DÉPOSÉ AU TRIBUNAL DE COMMERCE ?

Dageville (1) enseignait l'affirmative. Cet auteur interprétait strictement les termes de l'art. 192,

(1) T. 2, p. 35.

6° «.... dont un double sera déposé au greffe du Tribunal de commerce ». Cette théorie est inexacte, en effet.

Elle est d'abord opposée au projet de 1867 qui n'imposait pas cette obligation. En outre, quelle peut être l'utilité de ce dépôt, sinon une sorte de publicité spéciale. Or, le vendeur n'est pas obligé de recourir à cette formalité pour porter à la connaissance des tiers la mutation de propriété du navire et faire connaître pour quelle somme il est, lui vendeur, créancier privilégié.

La mention de l'acte de vente sur les registres de la douane et au dos de l'acte de francisation est amplement suffisante pour éclairer les tiers sur le privilège du vendeur qui leur est opposable.

Quand l'art. 192 parle de dépôt au greffe, il n'a en vue que les créances qu'il énumère à la suite de celle du vendeur, à savoir les créances des fournisseurs d'équipement, d'armement, de victuailles du navire.

Pour ces derniers, cette formalité est nécessaire.

En effet, la loi n'exige pas que ces créances soient constatées par acte ayant date certaine ; on ne saurait en douter en lisant attentivement le § 6 de l'art. 192.

Dans le premier membre de phrase, le législateur, parlant de la vente, dit : « La vente du navire par acte ayant date certaine », et dans le second membre, énumérant différentes fournitures privilégiées, il ajoute : « les fournitures pour armement, pour équipement, pour victuailles », sans faire mention de la date certaine. S'il avait été dans l'intention du législateur d'exiger cette date certaine pour les fournitures, il aurait certainement réuni en une seule phrase les privilèges du vendeur et des fournisseurs, phrase qu'il aurait terminée par les mots : « Par acte ayant date certaine ».

Comme il n'en est rien, ces fournitures manquent de publicité et, ne faisant pas par elles-mêmes connaître leur importance, il est juste d'établir un équivalent, et c'est ce qu'a fait le législateur en exigeant que les mémoires, factures ou états soient visés par le capitaine, arrêtés par l'armateur et qu'un double en soit déposé au greffe du Tribunal de commerce avant le départ du navire ou dans les dix jours après son départ.

Les explications dans lesquelles nous venons d'entrer supposent que le navire, auquel des fournitures de ce genre ont été faites, n'a pas voyagé depuis ou, avec le tempérament du § 6 *in fine*, qu'il n'est parti que depuis dix jours.

Dans le cas contraire, d'après l'art. 191, 8° le privilège des fournisseurs étant éteint, la question ne se pose même pas (1).

(1) Consulter sur ce point : DESJARDINS, t. 1, p. 333.

— Peut-on suppléer à la date certaine par l'enregistrement en douane ? Oui.

Un arrêt de la Cour de Nantes (1) dit d'une façon formelle que l'enregistrement en douane équivaut, en matière de vente de navire, à la date certaine dont il s'agit exigée par l'art. 192, 6° du Code de commerce.

« Attendu, dit la Cour, qu'il n'y a pas, comme à égard des inscriptions hypothécaires, des formalités spéciales et rigoureuses exigées en matière de nantissement pour la remise d'un navire en la possession des créanciers; qu'il suffit même à l'égard des tiers, d'après les termes et l'esprit de la loi du 27 vendémiaire, an II; que cette remise de possession eût été enregistrée en douane ».

— Peut-on suppléer à la date certaine par la preuve testimoniale ?

L'art. 192 *initio* ne permet pas de douter que les modes de justifications qui y sont énumérés ne soient obligatoires.

La créance pourra, sans doute, se prouver autrement s'il ne s'agit que de l'action personnelle, mais l'action réelle qui dérive du Privilège ne pourra être exercée qu'au moyen de justifications établies par l'art. 192, 6° sans qu'aucun équivalent soit admis, c'est-à-dire uniquement par acte ayant date certaine. Par suite, la preuve testimoniale ne peut être admise.

A première vue, cette solution surprend; il est en effet de règle qu'en matière commerciale on admette tout genre de preuve. Pour quels motifs la loi a-t-elle dérogé ici à cette manière de voir ?

(1) Tribunal de Nantes, 1878. 2. 49.

A notre avis, une première raison est qu'en matière de privilège, l'interprétation restrictive est de rigueur. La loi ne parlant que de l'acte ayant date certaine, il faut se restreindre à cette forme de preuve.

En outre, la procédure devant les Tribunaux de commerce est plus rapide qu'en matière civile; peut-être a-t-on craint que des lenteurs ne se produisent au cours des débats si l'on autorisait cette preuve par témoins.

Nous retrouvons ces pensées exprimées lors de la discussion du projet de loi de 1865.

— Peut-on prouver la vente entre les parties par la correspondance ou les livres ?

Il faut répondre négativement. Ainsi que le dit M. Boistel (1). « La loi ne demande pas seulement une preuve écrite; elle indique spécialement l'acte public et l'acte sous-seing privé; or, l'énumération de l'art. 109 prouve qu'il y a lieu d'exiger un écrit signé par les deux parties et excluent la correspondance et les livres qui sont nommés à part.

Par suite, la loi en exigeant au moins un acte sous seing privé, proscrit implicitement la preuve de l'aveu extra-judiciaire par tout autre moyen, de même que l'art. 1355 n'accepte pas la preuve d'un aveu verbal quand la preuve testimoniale n'est pas admise ».

(1) Op. cit., p. 891.

CHAPITRE II

Section I

A quels navires s'applique le privilège du vendeur? Le privilège du vendeur ne s'applique qu'au bâtiment de mer.

Quels sont les motifs de cette restriction?

La réponse à cette question nous est fournie par la lecture des observations de M. le conseiller d'Oms, observations relatées en note d'un arrêt de la Cour de Cassation du 7 avril 1874 (1).

Voici les arguments de l'orateur :

— Telle était la décision prise lors de la discussion de la rédaction de l'article.

— L'art. 193 ne peut s'appliquer aux bâtiments de rivière ainsi qu'on va le démontrer.

Si l'on veut étendre aux bâtiments de rivière les privilèges des bâtiments de mer, il faut que ces bâtiments de mer soient susceptibles de purge, or ils ne le sont pas.

En effet, la loi dit que les privilèges sont, en cas

(1) DALLOZ, 1874. 1. 290.

de vente volontaire, éteints par un voyage en mer, or les bâtiments de rivière n'en font pas; il ne suffirait même pas de faire une courte excursion en mer, il faut le voyage aux termes de l'art. 194. L'acheteur d'un bâtiment de rivière ne pouvant user de ce mode de purge, ces bâtiments ne peuvent être grevés du privilège des bâtiments de mer.

— De plus, les art. 202 et 207 qui parlent de la vente en justice, ne sont pas applicables aux bâtiments de rivière.

Il est vrai que l'on serait tenté de soutenir l'affirmative, car les formalités édictées par ces articles pourraient, à première vue, paraître être étendues à toute espèce de navire. Ce serait là une erreur que démontre le rapprochement de l'art. 620 du Code de procédure avec l'art. 207 du Code de commerce.

Le premier de ces articles prescrit une forme unique de saisie pour les bâtiments de mer de dix tonneaux et au-dessous, ainsi que pour les bacs, galiotes et autres bâtiments de rivière.

Mais le Code de commerce qui est postérieur au Code de procédure, a modifié l'art. 620 en ce sens qu'il a soumis au formes de la saisies prescrites par le Code de commerce, les barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous et qu'il a maintenu, sous l'empire des dispositions de l'art. 620, les bacs, galiotes et autres bâtiments de rivière.

Donc les bâtiments de rivière ne peuvent être saisis que dans les formes prescrites par le Code de procédure.

Ils ne remplissent donc pas et ne peuvent remplir les conditions de purge imposées par l'art. 193 du Code de commerce et qui consiste à être saisis et vendus selon les formes du Code de commerce.

Cette interprétation de l'art. 620 du Code de procédure est donnée par Carré-Chauveau qui dit : l'art. 620 n'est plus applicable aux barques, chaloupes et autres bâtiments de mer, du port de 10 tonneaux et au-dessous.

L'art. 207 du Code de commerce prescrit d'autres formalités et comme le Code de commerce est postérieur au Code de procédure, on doit par suite admettre que l'art. 620 ne subsiste qu'à l'égard des baes, galiotes et autres bâtiments de rivière.

La raison pour laquelle le Code de commerce a dérogé au Code de procédure dérive de ce que les bâtiments de mer sont susceptibles d'être affectés à plusieurs dettes privilégiées.

Il est vrai que l'art. 207, en parlant des barques, chaloupes et autres bâtiments de 10 tonneaux et au-dessous, ne dit pas « bâtiment de mer », expression qu'on retrouve dans l'art. 620, mais il faut remarquer que l'art. 202 qui parle de bâtiments au-dessus de 10 tonneaux ne parle pas davantage des bâtiments de mer, d'où il faut conclure, ou bien que ni l'art. 202 ni l'art. 207 ne s'appliquent aux bâtiments de mer, et alors on se demanderait à quel genre de bâtiment ils s'appliquent, ou bien qu'ils s'y appliquent l'un et l'autre.

La vérité est qu'ils doivent s'appliquer l'un et l'autre aux bâtiments de mer par cette raison que les

deux articles sont dominés par le texte de l'art. 197 qui parle de bâtiment de mer.

Cet article détermine les formalités de saisies des bâtiments de mer ; or, on ne comprendrait pas la raison qui aurait fait insérer dans ce titre un article qui concernerait les bâtiments de rivière alors que ceux-ci sont régis par l'art. 620.

La différence entre l'art. 202 et l'art. 207 ne porte pas sur la nature des navires, mais sur la différence de capacité (1).

En résumé, il y a impossibilité pour un bâtiment de rivière de faire un voyage en mer dans le sens où l'entend l'art. 194 ; de même on ne peut appliquer soit l'art. 202, soit l'art. 207 aux bâtiments de mer, ces derniers restant régis par l'art. 620.

Le principe du vendeur ne pourra donc s'établir que sur un bâtiment de mer.

La loi, d'ailleurs, s'exprime en termes peu douteux quand elle dit : « du commerce maritime ; des navires et autres bâtiments de mer » ; le législateur écrivant les mots *Bâtiments de mer* là où le projet portait : « Bâtiments » (2).

L'art. 197 du Code de commerce dit aussi : « Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus ».

(1) Déjà le Conseil de commerce de Cologne avait posé la question à propos de l'art. 151, de savoir si les dispositions contenues dans cet article s'appliquaient à tous les bâtiments, sans distinction, ou seulement aux bâtiments de mer qui sont notamment dénommés au commencement du titre 1^{er}. Cf. *Observations sur le projet du Code de commerce*, t. 2, p. 331.

(2) Cf. sur ce point LAURIN sur CRESP, t. 1, p. 49 et 50 ; DUSSAUD, *Droit commercial*, n° 5 ; ALAUZET, *Commentaire du droit commercial*, 5, n° 1626 ; CAUVET, op. cit., t. 2, p. 191 ; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 83 ; DUFOUR, Op. cit., t. 1, p. 119 ; BOISTEL, Op. cit., n° 1116.

Le privilège du vendeur ne portera donc que sur les bâtiments de mer.

Il est vrai qu'un arrêt de la Cour de Rouen, du 21 mars 1812, décidait au contraire que le mot « navire » employé dans l'intitulé du titre I^{er}, était générique et qu'on entendait par cette dénomination toutes les constructions destinées à la navigation intérieure et extérieure. Cette solution, disait l'arrêt, était confirmée par la loi I, § 6 « *de exercit. actione* » au Digeste qui s'exprime ainsi :

Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget (1).

Cette théorie est inexacte car elle détruit l'économie de la loi ; de plus les dispositions de l'art. 191 conférant un droit exceptionnel, un droit de suite sur un navire de mer, c'est-à-dire un meuble, on ne peut les étendre par analogie aux bâtiments qui ne se livrent qu'à la navigation fluviale (2).

Section II

— A quel signe distinguer le bâtiment de mer du bâtiment de rivière ?

La réponse à cette question est loin d'être facile :

(1) En ce sens : BOULAY-PATY, t. 1, p. 245 ; DAGEVILLE, t. 2, n° 100 ; DELAMARRE et POITVIN, n° 103.

(2) En ce sens : Un arrêt de Bordeaux du 5 juillet 1870 ; DALLOZ, 1871. 2. 138 ; *Congrès international de droit commercial d'Anvers*, 1885, p. 323.

nous sommes ici en présence d'un certain nombre d'opinions qui toutes présentent un aspect séduisant.

Le critérium sera-t-il la durée du voyage, la nature des eaux dans lesquelles naviguera le bâtiment, ses formes et dimensions ou bien sa destination ?

A notre avis et telle est aussi l'opinion de la majorité des auteurs, le critérium sera la destination du navire.

Voici nos arguments :

Cette opinion était celle du Parlement de Normandie (1).

Ce critérium a l'avantage d'offrir un moyen aisé et infaillible de connaître la véritable nature d'un bâtiment.

Un navire destiné à la navigation maritime et un navire qui accomplit habituellement des voyages sur mer ; le but de l'armateur est de ne l'employer qu'à de pareilles traversées ; ce n'est pas parce que le propriétaire aura une fois par hasard fait faire une navigation en mer à son bâtiment que ce dernier sera bâtiment de mer.

Il faut que dans la pensée de l'armateur et effectivement on destine principalement ce bâtiment au service de mer.

Supposons que nous nous trouvions en présence de deux bâtiments, construits tous deux au Havre, taillés, l'un pour affronter la violence des vagues,

(1) En note d'un arrêt de la Cour de Bordeaux du 5 juillet 1870 ; DALLOZ, 1870, t. 2, p. 138 ; Cf. DUFOUR, op. cit., t. 1, n° 56.

l'autre possédant un avant peu relevé, étroit de coque, et de faible tirant d'eau.

« Pourra-t-on, en ne tenant compte que des marques extérieures, attribuer au premier le titre de bâtiment de mer et au second celui de bâtiment de rivière ?

Il peut y avoir de fortes présomptions pour soutenir l'affirmative, mais une présomption n'est pas une certitude.

En effet, on voit journellement des navires d'un fort tonnage parcourir nos fleuves sans jamais descendre jusqu'à l'embouchure, tandis que des chaloupes d'une moins grande capacité vont à la mer (1).

Supposons qu'il y ait contestation devant le Tribunal; le juge appelé à trancher le débat se trouvera naturellement porté à examiner les points suivants :

A quel genre de navigation se livrait l'armateur?

Avec quels pays était-il en relation?

Dans quelles conditions a-t-il acheté ou fait construire le bâtiment?

Le bâtiment avait-il l'habitude de faire de tel ou tel genre de traversée; et ces différentes questions reviennent toutes à savoir quelle est la destination du navire.

A notre avis et nous le répétons, il n'y a pas d'autre moyen pour arriver à une solution exacte.

Nous dirons donc qu'il ne suffira pas qu'un navire qui, par sa construction, ne serait pas fait pour résister aux voyages de mer avancât exceptionnellement à

(1) DALLOZ, 1874. 1. 290.

une certaine distance en mer pour que l'on pût le considérer comme un navire de mer (1).

Mais par contre, un navire employé d'ordinaire (destination) à faire des voyages de ce genre devra être encore considéré comme navire de mer s'il navigue indifféremment soit sur la mer, soit sur les eaux intérieures, car les deux navigations sont liées.

Par suite de cette idée, la Cour de Bordeaux a rendu un arrêt en date du 23 février 1863, décidant qu'un abordage survenu sur rivière, mais entre deux bâtiments de mer, était de la compétence du Tribunal de commerce.

— Que décider dans le cas où un bâtiment navigue en rivière, mais dans les limites de l'inscription maritime, c'est-à-dire vers l'embouchure des fleuves ? Ce genre spécial de navigation lui confère-t-il ou non la qualité de bâtiment de mer ?

La question est controversée.

Dans le sens de l'affirmative, on dit que cette partie de la navigation fluviale a toujours été plus ou moins régie par les règles de la navigation maritime ; on cite en ce sens Valin (2) et un décret du 4 mars 1852, art. 1, qui a réputée maritime la navigation d'exerçant dans les limites ; on trouve encore pour confirmer cette opinion un arrêt de la Cour de Bordeaux du 23 février 1852.

Cette manière de voir est inexacte ; le bâtiment sera bâtiment de rivière ; en effet, les dispositions de l'ordonnance de la marine n'ont trait qu'à des ques-

(1) Anvers, 22 janvier 1886 ; *Recueil d'Anvers*, t. 1, p. 544.

(2) T. 1, p. 129 et 138.

tions de police ou de surveillance par l'autorité maritime; de même le décret de 1852, quant à la Cour de Bordeaux dans l'arrêt cité par les partisans de l'affirmative; elle dit formellement que cet arrêt ne s'applique qu'aux bâtiments de mer et ne peut avoir aucune influence sur l'extension des art. 190 et suivants aux bâtiments de rivière (1).

Pour nous résumer, la qualité de bâtiment de mer dépend de la destination du navire. Mais cette idée de destination du navire ne la retrouverait-on pas exprimée par le fait soit d'un voyage d'une durée plus ou moins étendue, soit de la nature des eaux dans lesquelles le bâtiment navigue soit encore de ses formes, soit de ses dimensions.

— De la durée du voyage.

Un arrêt de la Cour de Bruxelles du 14 juillet 1886 dit (2) : « Attendu que le législateur a entendu par bâtiment de mer les navires *consacrés à une véritable navigation maritime de quelque durée*, se livrant à des voyages *habituels* en mer, faisant en un mot un véritable service de mer. »

Cet arrêt donne raison à la thèse que nous soutenons de la destination du navire; il dit en propres termes : que la navigation de quelque durée qu'elle soit, n'influera pas sur la détermination du bâtiment de mer, mais qu'il faudra au contraire tenir compte de la « véritable navigation maritime », du « véritable service de mer » et de ce fait que le navire se livre à des voyages « habituels » en mer; or ces différentes

(1) Cf. LAURIN sur CRESP, op. cit., t. 1, p. 48.

(2) *Revue de droit international maritime*, t. 1, p. 196.

conditions que nous venons de souligner sont l'équivalent du mot « destination ». Si d'ailleurs on n'admet pas la théorie de la destination, il va falloir établir ce que l'on entend par voyage de longue durée ; sera-ce un voyage de plusieurs mois ou seulement de quelques jours ; et si le bâtiment accomplit des traversées de différente durée, faudra-t-il prendre la moyenne de la longueur de ses courses ?

— Les eaux dans lesquelles navigue le bâtiment.

La réponse comporte une distinction :

Un navire n'est pas bâtiment de mer par le fait seul qu'il est rencontré dans les eaux maritimes ; il serait sans cela trop aisé à un propriétaire de changer à volonté la qualité de son bâtiment ; il lui suffirait de faire dépasser au navire les limites de l'inscription maritime et de le faire naviguer à quelques milles du rivage ; mais le fait par un navire de sillonner sinon habituellement du moins fréquemment les eaux maritimes suffit pour lui donner le caractère de bâtiment de mer, il y a ici une véritable destination du navire à un service maritime.

Que si un bâtiment navigue dans les eaux maritimes, puis dans les eaux fluviales, il ne cesse pas pour cela d'appartenir à la catégorie des bâtiments de mer ; nous trouvons en ce sens un arrêt de la Cour de cassation du 11 février 1887 (1). La Cour décide que, pour savoir si un navire doit être traité comme navire de mer ou non, il faut considérer sa nature

(1) *Revue de droit international maritime*, t. 2, p. 644.

et sa *destination* plutôt que les eaux dans lesquelles il navigue (1).

— Doit-t-on tenir compte des dimensions du bâtiment ?

Il faut répondre *négativement*. La Cour de cassation, en date du 20 février 1844 (2), dit : « Il faut entendre par bâtiment de mer, *quelles que soient leurs dimensions* » (3) ; la Cour d'appel de Rennes, le 12 avril 1894, a décidé, au contraire, l'affirmative.

D'après cet arrêt, il ne suffit pas que l'intention du constructeur ait été de l'affecter à une navigation maritime, il faut encore que, par ses dimensions, le bâtiment soit réellement apte à naviguer en mer, soit qu'il trouve en lui-même sa force de propulsion, soit qu'il la reçoive d'un navire étranger (4).

Cette opinion nous semble erronée ; il est courant que des navires d'un fort tonnage parcourent nos fleuves sans jamais descendre jusqu'à l'embouchure, tandis que des bâtiments d'une moins grande capacité vont à la mer.

Les formes du navire, au contraire, devront être prises en considération. La construction des bâtiments de mer différant grandement de celle des bâtiments de rivière et offrant par là même un moyen sûr et aisé de distinguer ces deux genres de bâtiments.

(1) En ce sens : Arrêt de la Cour d'appel de Rennes du 12 février 1887 ; *Revue de droit international maritime*, t. 2, p. 653 ; Cour d'appel d'Alexandrie, du 9 février 1887 ; *même revue*, t. 2, p. 728.

(2) SIREY, 1844, t. 1, p. 197.

(3) Dans le même sens : *Revue de Droit international maritime*, t. 1, p. 544 ; arrêt de cassation du 10 juillet 1888 ; *même revue*, t. 4, p. 131 ; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 1, p. 62.

(4) *Revue de Droit international maritime*, t. 10, p. 175.

— Que décider pour les allèges, gabarres, chalands? (1)

La question ne se pose pas ici pour la raison fort simple que ces différentes embarcations ne sont pas **par elles-mêmes** des bâtiments de mer (2).

Il est vrai que l'ordonnance de 1681 disait dans sa rédaction trop large : « Tous vaisseaux », et c'est pourquoi Valin (3) concluait qu'il fallait appliquer aux barques et autres petits bâtiments les règles établies pour les grands navires; mais lors de la confection du Code de commerce, l'intention des auteurs fut de ne pas affecter aux privilèges de l'art. 191 les bâtiments de peu d'importance.

Nous lisons, à ce propos, dans Locré (4): « On avait proposé de substituer aux mots « les navires et autres bâtiments » employés dans la première partie de l'article, ceux-ci « les navires et généralement tous les bâtiments de mer ». Cette rédaction fut rejetée parce qu'elle eût fait porter sur les plus petits bateaux les privilèges établis par la deuxième disposition de l'article et qu'on ne voulait pas l'étendre jusque-là.

Cet argument a sa valeur; mais il nous semble inexact de refuser *toujours* aux barques, allèges et gabarres le caractère de bâtiment de mer. Il nous

(1) Sur ces différents points, cf. Saint-Nazaire, 26 mars 1887; *Revue de Droit international maritime*, t. 5, p. 55; Nantes, 25 mai 1889; *Recueil de Nantes*, 1883, t. 1, p. 263; Rennes, 8 juin 1890; Conseil d'État 22 janvier 1892; Arrêt de la Réunion, 9 mai 1893; *Revue de Droit international maritime*, t. 7, p. 14; t. 9, p. 439 et 500.

(2) DUFOUR, op. cit., t. 1, p. 117; LYON-CAEN et RENAUULT, op. cit., t. 2, p. 26; CAUMONT, op. cit., t. 2, p. 745.

(3) Op. cit., t. 1, p. 605.

(4) *Esprit du Code de commerce*, t. 3, p. 5.

semble préférable de faire la distinction suivante.

En tant que prises isolément, ces embarcations ne sont pas des bâtiments de mer ; la raison, fort simple, en est que ces embarcations ne pourraient pas purger les privilèges dont elles seraient grevées en se conformant aux exigences des art. 193 et 194.

— Que si nous supposons ces petites embarcations accompagnant un bâtiment, elles doivent être considérées comme accessoires de ce bâtiment.

Or, suivant le principe que l'accessoire suit le principal, leur nature dépendra de celle du bâtiment qu'elles accompagnent. Elles seront donc tantôt bâtiment de mer, tantôt bâtiment de rivière, si elles sont vendues avec le bâtiment principal ; par suite de cette diversité possible de nature, on ne peut leur accorder le caractère *constant* de bâtiment de mer, vu qu'en tant qu'accessoires d'un bâtiment de mer, on leur appliquera les règles posées par le Code de commerce pour ces bâtiments de mer, et, qui en tant qu'accessoires d'un bâtiment de rivière, les règles qui régissent ces derniers.

Ajoutons cependant un tempérament à ce que nous venons de dire. Bien que prises isolément, ces embarcations pourront parfois se voir appliquer, *par analogie*, les règlements en vigueur pour les bâtiments de mer ; décider le contraire serait interdire sans utilité une source de lumières d'autant plus utiles que le législateur est resté muet sur ces questions ; bien entendu, les dispositions du Code de commerce ne pourront être appliquées aux bâtiments de rivière qu'autant qu'elles sont l'expression et l'application

du droit commun ; elles ne peuvent l'être lorsqu'elles consacrent des règles exceptionnelles qui ont été créées spécialement pour les bâtiments de mer et de commerce maritime.

Section III

Ce caractère de destination sera parfois assez délicat à reconnaître ; aussi différents arrêts ont-ils déterminé cette qualité de destination en s'appuyant sur certaines présomptions.

Passons en revue quelques cas spéciaux.

— On est d'accord pour considérer comme bâtiment de mer le bâtiment pourvu de son acte de francisation.

Les bâtiments de mer ont seuls un port d'attache ; seuls ils sont assujettis à la formalité de la mutation en douane. Or, nous savons que la mutation se fait par l'inscription de l'acte de vente sur l'acte de francisation ; seuls aussi ils sont grevés d'hypothèques. Or, ces différents points sont consignés dans l'acte de francisation. Le fait, par conséquent, de trouver à bord d'un bâtiment son acte de francisation suffit pour le classer dans la catégorie des bâtiments de mer (1).

— Il y a encore présomption de qualité de bâtiment de mer quand le traité de construction comprend une stipulation relative à la prime, car cette prime ne s'accorde qu'aux bâtiments de mer (2).

— Que décider si le propriétaire d'un bâtiment destiné à la navigation fluviale le fait franciser ? Cette

(1) Bordeaux, 5 juillet 1870, D. 71. 2. 138 ; requête, 7 avril 1874, D. 74. 1. 289.

(2) Requête du 10 juillet 1888, DALLOZ, 89. 1. 107.

francisation donne-t-elle au bâtiment la qualité de bâtiment de mer ?

On ne peut répondre d'une façon catégorique à cette question. Si le bâtiment n'a jamais servi qu'à la navigation fluviale, il y aura de fortes raisons pour croire que cette francisation n'a eu pour but que d'arriver à obtenir la prime accordée à la construction, et, dès lors, il faudra refuser au bâtiment le caractère de bâtiment de mer.

Que si, au contraire, le navire a servi tantôt à la navigation maritime, tantôt à la navigation fluviale, nous admettons que la formalité de la francisation est une présomption de qualité de bâtiment de mer.

Section IV

— Sur quoi porte le privilège du vendeur de navire ?

Le privilège du vendeur de navire porte, non seulement sur le navire, mais encore sur ce qui fait corps avec ce dernier, c'est-à-dire sur les agrès et appareils.

Les agrès et appareils sont les accessoires indispensables au navire pour lui permettre de naviguer ; tels sont les mâts, voiles, câbles, ancres, chaloupes. Le privilège porte encore sur les objets faisant partie du navire et qu'on ne peut détacher sans l'endommager ; tels sont les mâts, gouvernail, etc. Le privi-

lège porte encore sur les objets affectés à son service : vergues, cabestans, etc.

En dehors de ces points, sur lesquels tous les auteurs sont d'accord, les différentes questions que nous allons passer en revue sont vivement controversées.

§ I. — LE PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE PORTE-T-IL SUR LES DÉBRIS DU NAVIRE ?

La question est controversée. Dans un premier système, on enseigne que le privilège ne porte pas sur les débris du navire (1). Les partisans de ce système arguent de ce fait que telle était l'opinion du droit romain, de Loconius, de Cujas, de Troplong (2).

En droit commun, ajoutent-ils, l'hypothèque établie sur une maison ne s'étend pas aux matériaux de la maison détruite. Pourquoi n'en serait-il pas de même ici ?

Les matelots engagés au fret ont un privilège sur le navire et n'en ont pas sur les fragments du navire. Pourquoi ne pas appliquer au vendeur ce que la loi décide à propos des matelots ?

Dufour, partisan de ce système (3), considère néanmoins comme inexact d'ériger en règle absolue

(1) DESJARDINS, op. cit., t. 1, r.^o 255.

(2) L. 88, § 2, *De legatis et fideic* ; liv. 32, Digeste : « *Nave legata, dissoluta, neque materia neque navis debetur* » ; L. 10, § 7 : *Quibus modis usufr.* 3. Digeste ; L. *De jure marit.*, t. 3, c. 3, § 2 ; *In libro* 29, Paul, « *ad edict.* », t. 1, p. 1200.

(3) Op. cit., t. 1, p. 366, n^o 286.

que les créanciers privilégiés sur le navire n'ont jamais le droit de venir en qualité de privilégiés sur les débris. Cet auteur fait une distinction :

Ou bien le navire est complètement détruit ; il n'offre plus qu'une série de fragments qu'aucun lien ne réunit ; ici le privilège ne subsiste plus. Il n'y a plus un navire, il n'y a plus qu'un monceau de matériaux. Dufour admet ici les arguments proposés par le premier système.

— Ou bien le navire a subi des avaries plus ou moins considérables. Cet auteur estime que le privilège subsiste. En effet, dit-il, le navire existe toujours comme navire ; il est seulement endommagé. Il a éprouvé un changement, mais ce changement n'a pas empêché que la chose qui formait le gage subsiste, augmentée ou diminuée ; le lien qui réunissait les matériaux existe toujours. Donc le privilège subsiste.

La théorie de Dufour est exacte sur ce dernier point, mais inexacte sur le premier. A notre avis, le privilège subsiste même sur les débris du navire.

L'argument tiré de ce que l'hypothèque constituée sur une maison ne grève pas, en cas de destruction, les matériaux en provenant, cet argument, disons-nous, est inapplicable au privilège sur navire ; en effet, les situations ne sont pas les mêmes.

Une maison est un immeuble ; les éléments qui ont servi à édifier cet immeuble sont meubles par nature mais deviennent immeubles une fois qu'ils sont réunis et qu'ils forment une construction ; l'immeuble une fois détruit, les matériaux redeviennent meubles. Ceci dit, l'hypothèque ne porte que sur des immeubles

(art. 2114 C. c.), comment, dès lors, pourrait-on les faire porter sur les matériaux de l'immeuble une fois détruit, puisque ces matériaux n'ont plus alors que le caractère de meubles.

Le navire, au contraire, est un meuble ; une fois détruit, les éléments qui le composaient étant toujours meubles, on comprend que le privilège subsiste sur eux ; il portait auparavant sur le navire qualifié meuble, il peut encore porter sur les matériaux qui sont des meubles.

L'argument d'analogie tiré de l'art. 260 du Code de commerce est, lui aussi, inapplicable au privilège du navire. La disposition de l'art. 260, relative aux matelots engagés au Fret, s'explique par un motif particulier ; ils sont associés aux risques de l'opération ; on conçoit donc qu'en cas de sinistre ils perdent leur privilège.

Nous dirons donc que le privilège du vendeur de navire subsiste même sur les débris du navire (1).

Du reste, les partisans de l'opinion contraire ne peuvent en tirer toutes les conséquences logiques ; ils admettent sur les débris la persistance de quelques-uns des privilèges de l'art. 191 ; c'est ainsi que M. Desjardins (2) reconnaît que, outre les frais de sauvetage, les frais de justice, de garde, de magasinage sont privilégiés sur les débris parce que, sans ces frais, le gage n'est pas réalisable.

(1) En ce sens : EMÉRIGON, *op. cit.*, ch. 12, sect. 7 ; PARDESSUS, *op. cit.*, t. 3, n° 955 ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. 6, p. 602 ; DE VALROGER, *op. cit.*, t. 1, n° 77.

(2) *Op. cit.*, t. 1, n° 166.

§ II. — LE PRIVILÈGE PORTE-T-IL SUR LE FRET ACQUIS.

Tous les auteurs sont d'accord pour refuser au vendeur le droit d'exercer son privilège sur le Fret acquis ; les Codes de commerce allemand, danois, suédois et norvégiens décident le contraire et à tort. Le Fret acquis n'est pas un accessoire du bâtiment comme les agrès et les appareils.

Nous en avons pour preuve le soin qu'à pris le législateur de le dire expressément quand il a eu cette pensée (l'art. 216, 271, 280, 320, C. com.), et comme tout est étroit en matière de Privilèges, on ne peut pas plus étendre le nombre des objets sur lesquels le Code les établit, que celui des créances qu'ils garantissent ; ajoutons, qu'en droit commun, les diverses créances qui, comme le Fret pour les navires, constituent des fruits civils pour les biens grevés de privilège, ne sont nullement atteintes par eux ; on ne saurait dire pourquoi il en serait autrement en matière maritime (1).

— Du moment que le privilège du vendeur de navire ne peut porter sur le Fret acquis, il faut décider également qu'il ne pourra être exercé sur le montant des polices d'assurance sur le Fret, souscrites sur le même navire.

— Également, le privilège du vendeur de navire ne pourra s'exercer sur le Fret à faire ; un arrêt du tribunal du Havre (2) décide fermement en ce sens qu'il est nécessaire que des dispositions particulières auto-

(1) Cf. en ce sens : LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 6, p. 603, n° 1712 ; DUFOUR, op. cit., t. 1, p. 406 ; DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 79.

(2) 16 juin 1874, *Recueil du Havre*, 1874, t. 1, 173.

risent le vendeur à exercer son privilège sur le Fret.

— Si nous supposons que des tiers aient fait des avances à l'armateur et qu'ils aient réclamé de ce dernier, à titre de garantie, que les polices d'assurance fussent déposées entre leurs mains, il faut considérer ce dépôt comme engendrant, au profit de ces tiers, une véritable possession légale à titre de gage ; par suite, ces tiers jouiront du privilège accordé par la loi au gagiste.

Dans ces conditions, si l'acheteur cède postérieurement au vendeur ses polices d'assurance, le vendeur ne pourra se prévaloir de cette cession pour user de son privilège, puisqu'il aura à lutter contre des tiers qui, par suite de leur qualité de gagiste, passeront avant lui (1).

Par exception, le privilège du vendeur s'exerce sur le fret lorsque ce fret a été gagné par le navire après la saisie.

Il faut supposer ici que le navire saisi, d'après les termes de l'art. 215 du Code de Commerce, accomplit cependant à la faveur d'un cautionnement le voyage projeté. Le débiteur, ici le vendeur, auquel la saisie a enlevé la possession du navire n'est plus qu'un sequestraire judiciaire obligé de faire compte à ses créanciers de tous les fruits qu'il a produits ; dès lors, ces fruits sont vraiment un accessoire du gage et doivent être distribués selon l'ordre des privilèges de l'art. 191 (2).

(1) Cf. *Recueil du Havre*, 1874, t. 1, 173.

(2) En ce sens : PARDESSUS, op. cit., n° 959. M. SMEKENS, au Congrès international de Droit commercial d'Anvers (Anvers, 1885, p. 329), proposait à la première commission d'étendre, à moins de convention contraire, le privilège du vendeur sur le fret dû au moment de la saisie.

§ III. — LE PRIVILÈGE PORTE-T-IL SUR L'INDEMNITÉ
D'ASSURANCE ?

Antérieurement à la loi du 19 février 1889, la loi du 28 mai 1858 sur les Magasins généraux avait décidé (art. 10) que le porteur du récépissé ou du warrant pouvait exercer ses droits sur l'indemnité d'assurances au lieu et place des marchandises déposées dans les Magasins généraux.

Laurin en concluait que la même règle devait être appliquée aux privilèges sur les navires.

DeValroger et M. Boistel (1) estimaient au contraire que les privilèges de l'art. 191 ne pouvaient porter sur l'indemnité d'assurance; considérant que les privilèges étaient de droit étroit, en l'absence d'un texte, on ne pouvait les étendre d'une chose à l'autre; ces auteurs ajoutaient que la loi de 1858 était tout à fait spéciale et que même la loi de 1874 ne pouvait donner aucune solution sur cette question, puisque cette dernière loi ne visait que les hypothèques.

M. Boistel ajoutait que le vendeur avait un moyen fort simple d'éviter ce danger; il n'avait qu'à faire assurer l'intérêt qu'il avait sur le navire (2).

A notre avis, sous l'empire du Code de commerce, le privilège ne pouvait porter sur l'indemnité d'assurance. En effet, le privilège porte sur le prix du navire. Or, l'indemnité d'assurance n'est pas le prix,

(1) Op. cit., t. 1, p. 161, n° 1320.

(2) *Recueil du Havre*, 1874, t. 1, p. 178; Colmar, 20 décembre 1852; DALLOZ, 55. 2. 251; cassation, 20 décembre 1859; D., 60. 1. 68; cassation, 31 décembre 1862; D., 63. 1. 423.

mais représente uniquement la contre-valeur aléatoire des primes que l'assuré a payées.

Il est vrai que le vendeur avait un moyen d'échapper à cette situation rigoureuse, en se faisant consentir par l'acheteur une cession ou délégation expresse de ses droits contre la Compagnie l'assureur.

La loi du 19 février 1889, relative entre autres à l'attribution des indemnités dues par suite d'assurances a en matière civile supprimé cette délégation expresse en la remplaçant par une délégation tacite ou plus justement par une subrogation tacite.

Le privilège du vendeur est transporté directement sur l'indemnité d'assurance, sans intervention nécessaire du vendeur.

Le vendeur devra seulement se hâter d'avertir la Compagnie d'assurances de ne payer le montant de l'indemnité qui est entre ses mains, car les paiements de bonne foi faits à l'assuré par la Compagnie avant l'opposition, sont valables et la déchargent de toute obligation à l'égard de l'assuré, c'est-à-dire de l'acheteur.

— Doit-on étendre les bénéfices de la loi de 1889 au droit maritime ?

Bien que cette loi n'en parle pas, il nous paraît équitable d'enseigner l'affirmative.

Les motifs qui ont dicté les dispositions de la loi de 1889 se retrouvent en matière maritime. Le danger d'exiger de l'acheteur une délégation expresse, existe aussi bien pour le vendeur ordinaire que pour le vendeur du navire, et nous adoptons cette solution bien que nous nous mettions en contradiction avec ce

principe, qu'en matière de privilège, l'interprétation doit être restrictive.

Ainsi donc nous déciderons que le privilège du vendeur du navire portera sur l'indemnité d'assurance, et par suite de l'idée de subrogation tacite, le vendeur sera mis au lieu et place de l'acheteur.

— Disons quelques mots de cette idée de subrogation tacite.

Dans notre ancien droit, il y avait controverse sur le point de savoir si l'on devait admettre la subrogation tacite. Valin (1) optait pour l'affirmative, mais en la restreignant au profit des ouvriers et fournisseurs, parce que disait-il pour ces créanciers le navire est représenté par le produit de l'assurance que l'assureur (l'acheteur) doit payer.

Émérigon (2) décidait la négative ; il s'appuyait sur un texte du cardinal de Luca qui disait : *in particularibus pretium non succedit loco rei*.

Le Code n'avait pas résolu cette difficulté, et la doctrine ainsi que la jurisprudence, après quelques hésitations s'étaient prononcés pour la théorie d'Émérigon.

Dufour (3) avait repris, en l'étendant, la théorie de Valin ; ses arguments étaient que : seuls les créanciers ayant le navire pour gage, conservaient leur privilège, et pouvaient le faire transporter sur l'indemnité d'assurance même en cas de perte du navire par suite de l'idée de subrogation tacite ; or, le privi-

(1) Op. cit., t. 1, tit. 12.

(2) Op. cit., ch. 12, sect. 7, § 2.

(3) Op. cit., t. 1, p. 372.

lège du vendeur rentrant dans la catégorie de ces créanciers gagistes, il fallait lui étendre le bénéfice de cette subrogation ; que d'ailleurs il ne pouvait en être autrement ; le vendeur ne pouvait pas avoir pour seul et unique débiteur le navire, sans cela son privilège, faisant pour ainsi dire corps avec ce navire, il aurait dû suivre sa destinée et disparaître ; or c'était une flagrante iniquité de permettre à l'acheteur de toucher le montant de l'assurance et de refuser au vendeur le droit de venir à son rang de préférence, se faire payer sur cette assurance ; on arrivait ainsi à faire supporter une perte sèche au vendeur et à enrichir à coup sûr l'acheteur ; il fallait donc autoriser le vendeur à se faire payer sur la somme versée par l'assureur à l'assuré ; mais pour conserver l'intégrité de ses droits, et ne pas se voir refuser une cession ou une délégation par l'acheteur, il fallait admettre que le vendeur fût *de plano* mis au lieu et place de son débiteur ; qu'il fallait donc admettre la théorie de la subrogation tacite.

Dufour ajoutait que le texte du cardinal de Luca ne prouvait rien par lui-même, car de même que le prix de vente d'un immeuble représente pour les créanciers hypothécaires, cet immeuble lui-même, on ne voit pas pourquoi ne pas étendre cette solution à l'indemnité d'assurance payée au propriétaire du navire assuré.

CHAPITRE III

Rang du Privilège du vendeur de navire

La place qu'occupe le privilège du vendeur de navires dans l'énumération de l'art. 191 prouve que le Code de 1807 a été plus favorable pour le vendeur en le faisant venir avant plusieurs autres créanciers privilégiés que le Code italien par exemple, qui s'inspirant de l'idée d'Emérigon, ne fait venir le vendeur qu'après tous les autres créanciers privilégiés et ne préfère le vendeur qu'au créancier gagiste, lequel ne tient son droit que de la prosession, plus favorable encore que la loi belge de 1879, qui a également placé le vendeur au dernier rang des créances privilégiées.

§ I. — DU RANG DU PRIVILÈGE DU VENDEUR A L'ÉGARD DES AUTRES PRIVILÈGES DE L'ART. 191.

L'art. 191 *initio* dit : « Sont privilégié *dans l'ordre* où elles sont rangées... » En cas de faillite de l'acheteur, de saisie et de vente du navire, les créanciers de l'art. 191 viendront au rang que leur assigne cet article. Le vendeur arrivera donc au huitième rang.

Cette solution ne peut d'ailleurs nous étonner car, hormis les frais de justice, les privilèges énumérés dans les sept premiers paragraphes, sont tous fondés sur l'idée de conservation; il est juste qu'ils passent avant le vendeur, puisque sans eux le navire aurait pu périr ou diminuer de valeur au point de rendre illusoire l'exercice du privilège du vendeur.

Ajoutons que, même n'arrivant qu'au huitième rang, le vendeur sera encore primé par les créanciers privilégiés ou hypothécaires de son chef; il serait injuste que le vendeur qui, avant la vente, devait subir la préférence de ces créanciers, put les primer après la vente, mais une fois ces créanciers primés; le vendeur viendra au rang que lui détermine l'art. 191 (1).

§ II. — DU RANG DU PRIVILÈGE DU VENDEUR EN CONCOURS AVEC LES AUTRES CRÉANCIERS PRIVILÉGIÉS DU MÊME NUMÉRO DE L'ART. 191.

Le § 8 parle d'abord des sommes dues aux vendeurs, fournisseurs et ouvriers employés à la construction, puis il cite les sommes dues aux créanciers pour radoub, victuailles, armement et équipement.

Envisageons le privilège du vendeur dans les deux cas.

1) Le vendeur trouve devant lui des fournisseurs et ouvriers qui ont été employés à la construction du navire; il est bon d'ajouter avec l'article, que le navire

(1) Cf. DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 64.

n'a pas encore fait de voyage; on sait, en effet, que la loi, afin de ne pas surcharger les navires de privilèges, a décidé que les ouvriers et fournisseurs perdraient leur privilège si le navire naviguait avant qu'ils eussent fait valoir leurs droits.

Nous supposons donc que le navire n'a pas encore fait de voyage en mer. Comment va-t-on régler l'ordre des Privilèges? Doivent-ils venir ou non en concurrence?

Dageville et Pardessus (1) décident que tous viendront en concurrence; à l'appui de cette manière de voir, ces auteurs citent les termes explicites de l'art. 191, § II, qui dit : « les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix »; ils arguent aussi de ce que telle était la pensée de l'art. 16, liv. I, tit. 14 de l'ordonnance de 1681, « si le navire *vendu* n'a point encore fait de voyage, le vendeur, charpentier, etc..., et autres ouvriers employés à la construction seront payés... par concurrence entre eux ». Cette solution est-elle exacte?

Il faut répondre négativement sans hésitation; il est inadmissible que le vendeur, qui doit encore les frais de construction ou les fournitures à lui faites pour la construction du navire, puisse se faire payer aux dépens de ses propres créanciers (2).

En droit civil, lorsque l'immeuble a été construit, puis vendu, le vendeur a, il est vrai, mis le bien dans

(1) Op. cit., t. 2, p. 23; op. cit., n° 954.

(2) En ce sens : BOISTEL, op. cit., n° 1140; LYON-CAEN et RENAUT, op. cit., t. 2, p. 544.

le patrimoine de l'acheteur ; à ce titre, il doit être privilégié, mais c'est grâce aux architectes, etc..., qu'il a pu arriver à ce résultat ; il est donc juste que ces derniers lui soient préférés. Tant que l'immeuble est resté entre les mains du vendeur, ce dernier a dû respecter le privilège de ses architectes, entrepreneurs, maçons ou autres ouvriers, privilège qui portait sur l'édifice construit ou réparé ; en vendant son immeuble, le vendeur n'a pu rendre sa situation meilleure, il n'a pu que la conserver telle qu'elle existait avant la vente ; il doit donc respecter encore ce privilège et par suite ne venir qu'en seconde ligne pour le paiement de la somme à lui due par l'acheteur. Dans le cas où il y a eu réparation de l'immeuble, ce sont encore les ouvriers qui ont conservé cet immeuble par leurs travaux ; ils ont par là, conservé le privilège du vendeur ; il est équitable qu'ils passent en première ligne.

Ce que nous venons de dire au sujet d'un immeuble doit également s'appliquer en matière maritime.

Nous déciderons donc que le privilège du vendeur sera primé par celui des fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire.

Ceci suppose, bien entendu, que ces fournisseurs et ouvriers ont un privilège ; ils l'ont d'après les termes du § 8, mais l'ont-ils dans tous les cas, c'est-à-dire que la construction soit à forfait ou à l'économie. Nous donnerons ici rapidement la solution sans entrer dans l'exploration du sens des mots à forfait ou à l'économie ; ces différents points seront traités quand

nous parlerons du privilège du vendeur constructeur.

Le privilège des ouvriers et fournisseurs employés à la construction existera sans difficulté au cas de construction par économie. Celui qui fait construire sous ses ordres et sous sa direction est propriétaire du navire, tant pendant sa construction qu'après, et comme les ouvriers traitent directement avec lui, leur privilège prendra directement naissance vis-à-vis du constructeur ; ils pourront donc faire saisir et vendre le navire.

En cas de construction à forfait, la solution est moins facile. Tant que le navire reste entre les mains du vendeur constructeur, les ouvriers et fournisseurs ont un privilège, mais en est-il de même une fois que le navire est vendu ? La question est très controversée ; l'opinion la plus généralement admise décide que, même dans ce cas, le privilège des ouvriers et fournisseurs existera. On s'appuie particulièrement sur ce que le § 8 ne fait pas de distinction entre les deux genres de constructions et sur cette idée que le vendeur ne peut changer et rendre meilleure sa condition au détriment de ses créanciers ; le navire est entre ses mains grevé du privilège des fournisseurs ; il le sera encore quand le navire sera devenu la propriété de l'acheteur.

Nous déciderons en conséquence que les ouvriers et fournisseurs auront un privilège sur le navire, quel que soit le genre de la construction et primeront le vendeur dans le cas bien entendu où le navire n'aura pas encore navigué.

2) Le § VIII cite dans la seconde partie comme

privilégiées « les sommes dues pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, radoub, etc., faites avant le départ du navire, s'il a déjà navigué ».

Que devient le privilège du vendeur devant le privilège de ces créanciers ?

Pour les mêmes motifs que ceux susénoncés, le vendeur viendra en seconde ligne ; les créanciers par leurs réparations ont contribué à conserver le navire et à permettre au vendeur d'en tirer un bon prix.

Il est juste qu'on leur accorde la préférence.

La fin du § VIII dit : « s'il a déjà navigué » ; la loi suppose donc des réparations faites sur un navire ayant déjà fait au moins un voyage. Bien entendu, il ne faut pas que le navire ait accompli un nouveau voyage depuis ces réparations, puisque, dans ce cas, les privilèges attachés par la loi à ces réparations disparaissent à la suite de la navigation du bâtiment réparé.

En sera-t-il de même si les frais dont nous nous entretenons ont été faits avant que le navire ait encore navigué ? Il faut répondre affirmativement.

Si le texte de la loi s'exprime ainsi, c'est, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), que ce texte a prévu le cas le plus ordinaire ; il est rare assurément qu'un navire qui n'a pas fait de navigation ait besoin d'être réparé.

3) Notre texte dit que les frais doivent avoir été faits « avant le départ du navire » ; que décider pour les sommes dues à raison de réparations faites

(1) T. 2, p. 540, op. cit.

durant le voyage ? Ces sommes seront également privilégiées, car elles ont servi à sauvegarder le bénéfice résultant de celles faites avant le départ.

Le privilège du vendeur passera donc ici encore en seconde ligne.

Bien entendu les privilèges, pareils en cela à celui du vendeur, porteront sur le prix entier du navire et non sur la plus value seulement résultant des travaux ou réparations exécutés ; si les ouvriers ou autres ont pris part à la construction du navire, la plus-value consistera dans la valeur totale du navire. Dans tout autre cas, la loi ne parlant pas de rédaction d'un double procès-verbal comme en matière civile, il faudra décider que les privilèges de ces ouvriers, etc., porteront aussi sur l'ensemble de la valeur de ce navire ; on sait qu'en matière de privilège, l'interprétation restrictive est de rigueur.

§ III. — DU RANG DU PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE PAR RAPPORT AUX PRIVILÈGES GÉNÉRAUX.

Les commentateurs ne s'entendent pas sur la solution d'une question plus large, celle de savoir quel est le rang respectif des privilèges généraux et des privilèges spéciaux sur les meubles.

D'après la jurisprudence, les privilèges de l'art. 2101 passent avant ceux de l'art. 2102.

Les arguments proposés par la jurisprudence sont les suivants :

Les privilèges de l'art. 2101 sont d'ordre public et

hygiénique et doivent pour cette raison passer avant les privilèges de l'art. 2102.

En second lieu, l'art. 2101 en disant que les privilèges qu'il énumère portent sur la *généralité des meubles*, attribue par là à ces privilèges une importance plus grande que celle qu'il réserve aux privilèges de l'art. 2102 qui ne portent que sur *certains* meubles.

Dans un second système enseigné par la majorité des auteurs, on place en premier lieu les frais de justice, pour tous les privilèges énumérés dans l'art. 2102, enfin les privilèges de l'art. 2101 ; le raisonnement ici est très délicat.

Les privilèges de l'art. 2102, qui reposent sur une idée de gage tacite ou exprès, passent avant tous autres, ce qui résulte :

De la faveur que la loi attache au fait de la possession (1) ; de l'art. 662 du Code de procédure civile ; cet article dit « les frais de poursuite seront prélevés par privilège avant toute créance autre que celle pour loyers dus au propriétaire ». La créance pour loyers, passant avant les frais de justice, passera avant tous les privilèges énumérés dans l'art 2101 ; l'art. 47 de la loi de Germinal, an XII, dit également, « les frais de justice et six mois de loyers seront payés avant les contributions indirectes » ; or, ces contributions indirectes passent avant les autres privilèges de l'art. 2101, donc ils passent avant les privilèges de l'art. 2102 ; de plus, l'art. 2073 du Code civil dit que le

(1) Art. 1141, 2073, 2279 *Code civil*. C'était l'avis de Pothier.

créancier gagiste sera payé de préférence aux autres créanciers.

On raisonne dès lors de la façon suivante : le propriétaire, pour les loyers à lui dus, a un privilège qui passe avant celui des frais de justice (662, C. pr.), donc avant tous les privilèges de l'art. 2101. Or, ce privilège repose sur l'idée de gage ; nous savons, d'autre part, que les privilèges qui reposent sur l'idée de conservation ou de mise d'un bien dans le patrimoine du débiteur, passent avant ceux de gage, lorsque le créancier gagiste a eu connaissance de la créance du vendeur, par suite : si les privilèges de l'art. 2102, qui reposent sur une idée de gage, dans ce cas là, passent avant ceux de l'art. 2101, *a fortiori* ceux de l'art. 2102, qui reposent sur l'idée de conservation ou de mise d'un bien dans le patrimoine du débiteur et qui priment ceux qui reposent sur l'idée de gage, toujours dans ce même cas de bonne foi du créancier gagiste, doivent primer ceux de l'art. 2101 (1).

Nous nous rallions à ce système.

Ceci dit, quel système doit-on appliquer en la matière qui nous occupe ?

Laurin et Desjardins (2) proposent le système de la jurisprudence.

Les privilèges de l'art. 2101 passeront avant ceux de l'art. 2102. Aux arguments énumérés plus haut, ils ajoutent celui de l'art. 2105 qui fait passer les privi-

(1) Voir un autre système de MM. AUBRY et RAU, t. 3, p. 478.

(2) Op. cit., t. 1, p. 538 ; op. cit., t. 1, n° 168.

lèges généraux, sur les immeubles, avant les spéciaux ; c'est, disent-ils, que le législateur a présumé que, eu égard à la grande valeur des immeubles, les privilèges des créances modiques, garanties par les privilèges généraux, ne nuiraient pas d'une façon appréciable aux privilèges spéciaux.

Ce raisonnement, ajoutent-ils, doit également s'appliquer aux navires.

Ce système est inexact et nous nous rallions à la majorité des auteurs (1), qui décident que, sauf les frais de justice, les privilèges spéciaux sur les navires passeront avant les privilèges généraux de l'art. 2101. A moins que le contraire ne résulte du texte ou de l'esprit de la loi, on doit appliquer aux navires toutes les règles relatives aux biens mobiliers ; on ne trouve pas ici de texte dérogeant à cette règle, et l'esprit de la loi n'implique pas que le classement habituel des privilèges sur les meubles doive être changé (2).

L'opinion contraire a l'inconvénient de faire passer des personnes dont les créances n'ont aucune relation avec la navigation, avant celles dont les créances ont une cause maritime ; tel serait le cas du privilège des gens de service devant le privilège des gens de mer.

Avec la théorie de Desjardins et de Laurin, les privilèges généraux passant avant les privilèges spéciaux, les gens de service (2101, 4° passeraient

(1) Cf. en ce sens : DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 85, VALETTE, *prio et hyp.*, p. 160.

(2) En ce sens : LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 2486.

avant les gens de mer ; or, c'est là une solution bien peu logique. Nous déciderons en conséquence que, sauf les frais de justice, les privilèges de l'art. 191, privilèges spéciaux, passeront avant les privilèges généraux de l'art. 2101.

§ IV. — DOIT-ON ADMETTRE TOUS LES PRIVILÈGES DE L'ART. 2102
SUR LE NAVIRE ?

Il faut décider l'affirmative.

Pour le privilège du vendeur et celui du vendeur de magasins où sont déposés les agrès et appareils, ils ont certainement privilège sur le navire.

La même solution doit être étendue aux privilèges fondés sur l'idée de conservation de la chose ; une application importante de cette idée a lieu au profit de ceux qui ont sauvé le navire. Ces sauveteurs viendront avant tous les vendeurs antérieurs au sauvetage, puisqu'ils ont conservé le gage commun ; ils seront au contraire primés par des sauveteurs postérieurs en date, dont le privilège est fondé sur une cause analogue.

L'art. 2102, 3^e complète avantageusement l'art. 261 du Code de commerce qui n'est pas assez explicite sur ce point.

— Que faut-il décider pour le commissionnaire ?

La question ne peut se poser que pour le commissionnaire vendeur du navire ; or, on ne voit pas comment il pourrait avoir le navire en sa possession. Il n'y a pas pour lui de constitution tacite de gage ; donc le privilège ne peut être établi en sa faveur.

Nous déciderons pareillement que le consignataire du navire qui fait des avances au capitaine n'aura pas de privilège sur le navire. Ce consignataire est simplement chargé de recevoir le navire à son arrivée dans un port lointain, d'en prendre soin et d'organiser tout ce qui concerne son retour (1).

— Le créancier gagiste peut-il avoir privilège sur le navire ?

La question n'offre plus d'intérêt depuis la loi de 1874 qui a organisé l'hypothèque maritime et supprimé par là l'utilité du gage sur navire. Antérieurement à cette loi, le gage avait le défaut d'exiger pour son existence qu'il fût mis et qu'il fût resté en la possession du créancier ou d'une personne désignée ; c'est d'ailleurs l'application du droit commun que nous trouvons exprimé dans l'art. 2076 C. civil et 92 du Code de commerce. Par le fait de cette remise, le navire perdait toute utilité pour son propriétaire ; il est vrai qu'en pratique on éludait cette exigence en déguisant le nantissement sous la forme d'une vente avec mutation en douane ; mais ce procédé violait un principe essentiel de notre droit, puisqu'il permettait au créancier gagiste de disposer du gage sans aucune formalité, contrairement à la règle des art. 2078 C. civil et 93, § 4, C. com.

On arrivait au même résultat en empruntant à la grosse sur le navire. Il est vrai que par ce moyen le

(1) En ce sens : DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 163 ; DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 85 ; BOISTEL, op. cit., n° 1142 ; *Contrà* VALIN, liv. 2, tit. 10, art. 3 de l'ordonnance ; jugement du tribunal de Marseille du 26 octobre 1869 ; *Journal de Marseille*, 1869, 1, 313 ; LYON-CAEN et RENAULT, t. 1, p. 550, n° 2484.

prêteur avait bien un privilège ; mais il ne jouissait pas du droit de rétention, tandis que le gagiste possède ces deux avantages. Ajoutons que, ainsi que le dit Demangeat (1) : « ce genre d'emprunt était désastreux comme ressource normale et régulière, parce que le prêteur faisait payer trop cher les risques qu'il courrait.

Le propriétaire débiteur pouvait aussi constituer un gage en recourant à une vente simulée, c'est-à-dire en vendant au créancier le navire (sauf contre-lettre) pour le montant du prix qu'il devait ; mais la vente étant simulée, le privilège du gagiste ne naissait pas forcément (2).

D'ailleurs le gagiste était toujours à la merci des créanciers. Que si le gagiste faisait voyager le navire pour le purger des privilèges dont il était grevé, ces tiers privilégiés pouvaient prouver que la vente dissimulait un gage, qu'il n'y avait pas eu d'acquéreur, donc pas de voyage au nom et aux risques de cet acquéreur et que par suite leurs privilèges n'étaient pas anéantis ; que s'ils voulaient opposer la contre-lettre, ils le pouvaient sans violer l'art. 1321 du Code civil.

Depuis la loi de 1874, la situation se trouve simplifiée ; au lieu de donner le navire en gage, le propriétaire consentira une hypothèque au profit du créancier, hypothèque qui grèvera le bâtiment ; que si cependant le créancier préfère recevoir le bâtiment

(1) Op. cit., t. 4, p. 6 et 7.

(2) DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 160.

en gage, la jurisprudence admet que la possession exigée pour la validité du nantissement résulte suffisamment de ce que l'acte de nantissement ait été mentionné sur les registres de la douane (1). Cette manière de voir nous paraît inexacte : elle tend à confondre deux choses bien distinctes : la possession de l'objet donné en nantissement et la publicité du nantissement (2).

Pardessus avait enseigné que la remise des titres au propriétaire était suffisante pour engendrer une tradition fictive (3). Dufour combat cette opinion et il en donne comme raison fort juste, que les titres doivent rester sur le bâtiment, car ce sont des pièces de bord.

On avait aussi songé à la remise de la police d'assurance pour effectuer une tradition feinte, mais on peut observer que ce titre est insuffisant aux mains du créancier nanti pour qu'il soit réputé avoir la possession du navire lui-même (4).

En résumé, les privilèges du droit commun qui pourront s'appliquer aux navires sont : Tous les privilèges généraux de l'art. 2101, et parmi ceux de l'art. 2102, les privilèges fondés sur l'idée de conservation de la chose.

(1) Cassation 9 juillet 1877 ; journal de Marseille, 1877, 2, 198 ; Rouen, 2 mars 1875 ; même journal, 1875, 2, 159 ; Caen, 7 février 1878 ; même journal, 1878, 2, 168 ; Marseille, 30 mai 1885 ; même journal, 33, 1, 177 ; DUFOUR, op. cit., t. 1, n° 238.

(2) DESJARDINS, op. cit., t. 1, p. 300.

(3) Op. cit., t. 4, n° 1203.

(4) En ce sens : arrêt de la Cour d'Aix, du 7 mai 1866 ; *Recueil d'Aix*, 1867, p. 76 ; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 161.

§ V. — QUEL RANG ASSIGNER AU PRIVILÈGE DU VENDEUR
EN CAS DU CONCOURS AVEC LES PRIVILÈGES DE L'ART. 202 ?

La règle générale est que la préférence doit appartenir aux privilèges de l'art. 191, car il est conforme à l'esprit de la loi, qui a voulu spécialement favoriser les créances énumérées dans cet article, de faire passer les privilèges qu'il consacre avant tous autres résultant du droit commun (1). Bien entendu, le privilège du vendeur de l'art. 191 sera primé par les frais de justice et par les frais de sauvetage, car il est certain que, sans l'intervention de ces sauveteurs, le navire aurait disparu, entraînant avec lui les privilèges qui le frappaient ; il est juste, ainsi que nous l'avons démontré plus haut, que ceux qui ont conservé le gage commun des créanciers privilégiés leur soient préférés. On pourrait peut-être objecter que l'art. 261 s'oppose à cette solution. Cet article dit : « De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés. » Les matelots seront payés, mais le seront-ils par préférence à tels ou tels autres créanciers ? L'article ne le dit pas, d'où raison de douter. Cette observation doit être écartée, car, si effectivement l'art. 261 ne privilégie pas les matelots pour les travaux de sauvetage dont il parle, ces sau-

(1) En ce sens : cf. DE VALROGER, *op. cit.*, t. 1, n° 87 ; BOISTEL, *op. cit.* p. 883 ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. 2 n° 2426 ; DESJARDINS, *op. cit.* t. 1, n° 169.

veteurs doivent être néanmoins considérés comme ayant conservé dans la mesure de leurs moyens le bien des créanciers, et, à ce titre, ils doivent bénéficier de la disposition de l'art. 2102, § 3, du Code civil.

— Que doit-on décider dans le cas où le privilège du vendeur se trouve en concours avec celui du prêteur ?

Il faut supposer que le capitaine a été obligé d'emprunter sur le corps du navire pour sauvegarder le gage commun, et permettre au navire d'arriver à bon port ; le prêteur a rendu service à tous les créanciers antérieurs ; il est donc juste qu'il soit privilégié, et, comme sans son intervention le navire aurait pu périr, il faut lui accorder la préférence sur le vendeur.

Que décider dans le cas suivant ? Le vendeur par mesure de garantie est resté inscrit comme propriétaire sur l'acte de francisation ; l'acheteur, passant aux yeux de tous pour le véritable propriétaire, emprunte sur le corps du navire. Quelle valeur a cet emprunt à l'égard du vendeur ? Ce dernier devra-t-il subir le privilège du prêteur ou pourra-t-il refuser de l'admettre en s'appuyant sur ce que l'emprunteur, n'étant pas propriétaire du navire, n'a pu consentir sur ce navire des droits qu'il n'avait pas ? A notre avis, il faut décider que même dans ce cas le vendeur verra son privilège primé par celui du prêteur (1). Ce n'est pas parce que le vendeur aura retenu la propriété du navire que l'intervention du prêteur n'aura pas eu

(1) En sens contraire : *Journal de Marseille*, 1862, t. 1, p. 284 ; même *journal*, 1868, t. 2, p. 90 ; même *journal*, 1867, t. 1, p. 266. En notre sens : 30 juin 1876. *Jornnal de Marseille*, 1876, t. 1, p. 208.

pour but de sauvegarder le navire d'une perte totale peut-être.

Le même bénéfice subsistant, il est juste que le prêteur conserve son même rang de préférence.

S'il en est autrement, les prêteurs n'engageront que difficilement leurs capitaux, et ce sont les vendeurs qui en souffriront les premiers.

On peut poser en principe que le vendeur, même resté propriétaire sur l'acte de francisation, aura intérêt non seulement à donner son autorisation, mais encore à avertir le capitaine qu'il ne craigne pas de faire, au cours du voyage, un emprunt s'il le juge utile pour la bonne traversée du navire.

Ceux qui refusent aux prêteurs un privilège lorsque le vendeur est resté propriétaire sur l'acte de francisation, disent qu'il doit en être ainsi parce que le prêteur a agi à ses risques et périls en contractant sans avoir la prudence préalable de se faire présenter l'acte de francisation.

D'abord, il pourra être parfois difficile au prêteur de montrer cet acte de francisation, si nous supposons que le capitaine et le prêteur traitent à une certaine distance l'un de l'autre.

De plus, on ne tient plus compte du caractère conservatoire que présente la créance du prêteur ; le privilège du prêteur dépend d'un élément étranger à l'idée qui sert de fondement à ce privilège ; dans quelques conditions qu'il ait traité, le prêteur, ainsi que nous l'avons dit plus haut, a conservé le gage du vendeur ; il faut donc décider que son privilège passera avant celui du vendeur.

§ VI. — LE VENDEUR DÉCHU DU PRIVILÈGE DE L'ART. 191,
PEUT-IL SE PRÉVALOIR DU PRIVILÈGE DE L'ART. 2402, 4° ?

Le vendeur trouvera difficilement un acheteur qui consentira à traiter avec lui au comptant. Pour se précautionner contre des surprises possibles, l'acheteur fera préalablement faire un voyage au navire, voyage qui purgera ce navire des privilèges et hypothèques dont il pouvait être grevé. En ce moment seulement, il paiera en toute tranquillité son vendeur.

Cette manière de faire réunirait l'approbation de tous si certains auteurs n'enseignaient que le privilège du vendeur est éteint quand le navire a fait un voyage depuis la vente. Doit-on, dans ce cas, admettre au profit de ce vendeur, comme dernière ressource, le bénéfice de l'art. 2402, 4° ?

La question est controversée ; dans un premier système enseigné par Bédarride, Alauzet, de Valroger (1) on décide la négative.

La loi commerciale, disent les partisans de ce système, en organisant spécialement le privilège du vendeur de navire, a écarté l'application des dispositions du Code civil ; on doit donc s'en tenir strictement aux principes de l'art. 191, et quand les conditions qu'il impose n'existent pas, il faut considérer le vendeur comme irrémédiablement déchu.

(1) Op. cit., nos 94 et 99 ; op. cit., n° 1647 ; op. cit., t. 1, n° 61.

Nous rejetons ce système et admettons que le vendeur pourra encore user de l'art. 2102, 4° (1).

Il est difficile de comprendre que l'art. 191 ait dérogé en un sens aussi restrictif à l'art. 2102 et puisse avoir pour effet d'enlever au vendeur d'un navire les prérogatives que le droit civil accorde à tout vendeur d'effets mobiliers.

Le vendeur dépouillé du privilège de l'art. 191 doit être dans la même situation où il se trouverait si le législateur l'avait passé sous silence dans cet article, c'est-à-dire qu'il doit pouvoir invoquer la règle commune applicable à tout vendeur d'effets mobiliers, règle posée par l'art. 2102.

L'art. 191, dit Dufour, a bien déterminé la série et l'ordre des privilèges attachés aux créances maritimes en concurrence les unes avec les autres ; mais, en dehors de ce premier travail qui était vraiment son œuvre, il ne s'est point occupé du concours subsidiaire de ces diverses créances avec les créanciers ordinaires. « Ceci est l'affaire du droit commun ; or le droit commun c'est l'art. 2102. » Le vendeur doit donc pouvoir, une fois déchu de l'art. 191, arguer de l'art. 2102.

Si l'on refuse au vendeur de navire le privilège subsidiaire de l'art. 2102, sa situation va se réduire à celle de simple créancier chirographaire ; par suite on va lui préférer les fournisseurs, les assureurs, tous créanciers privilégiés en vertu de l'art. 191, créan-

(1) En ce sens : DUFOUR, *op. cit.*, n° 194 ; LAURIN, *op. cit.*, p. 109 ; DESJARDINS, *op. cit.*, n° 141 ; BOISTEL, *op. cit.*, n° 1133 ; LYON-CAEN et RENAUT, t. 2, n° 2466 ; arrêt de Marseille, du 3 juillet 1891 ; *Revue de Droit international maritime*, t. 8, p. 561.

ciers fort intéressants sans doute, mais qui, s'ils se trouvaient devant le vendeur du moindre objet mobilier, se verraient supplantés par lui.

Comment dès lors ne pas admettre que la situation soit la même, si ces créanciers se trouvent devant le vendeur du meuble le plus considérable que nous connaissons, d'un navire ?

Remarquons en outre que ces créanciers que l'on voudrait préférer au vendeur sont des créanciers dont les titres n'ont souvent aucune relation directe avec le navire; en un mot, ce sont des créanciers externes, comme les appelle Émerigon.

Ainsi que nous le disions dans l'exemple que nous proposons au début de cette section, la situation du vendeur est très délicate si on lui refuse le secours de l'art. 2102. En effet, il lui arrivera rarement de vendre son navire au comptant, l'acheteur refusant de s'astreindre au paiement du prix tant qu'il n'aura pas purgé le navire du droit de suite dont il est grevé au profit des créanciers en lui faisant faire un voyage en mer dans le sens des articles 193 et 194.

D'un autre côté, le vendeur ne peut faire opposition au voyage, puisque c'est le seul moyen pour lui de rendre sa créance exigible; et néanmoins, si le navire fait un voyage en mer, le privilège de l'art. 191 est éteint; il faut donc en toute équité laisser subsister à son profit celui de l'art. 2102. Sans cela, que lui reste-t-il pour sauvegarder son privilège de vendeur? et la loi commerciale qui a créé un droit de plus en faveur d'un créancier déjà privilégié ne peut avoir pour effet de placer ce créancier dans une situation

plus désavantageuse que si elle n'avait jamais existé (1).

Il faut donc admettre que le vendeur déchu du privilège de l'art. 191 peut encore user du privilège de l'art. 2102.

— Le vendeur se prévalant de l'art. 2102, 4°, quels créanciers primera-t-il? Seront-ce tous les créanciers en général?

Une distinction s'impose entre les créanciers ayant un privilège fondé sur une cause maritime ou non.

Il sera primé par les créanciers ayant un privilège fondé sur une cause maritime, car son nouveau privilège est moins efficace que le leur.

L'art. 191 a établi un privilège spécial pour le vendeur, auquel il a assigné, dans le même article, un rang déterminé à l'égard de tel ou tel autre créancier.

Perdant le privilège spécial de l'art. 191, il perd par là-même la place spéciale que lui assigne l'article ; si donc il use du privilège de l'art. 2102, il doit forcément être primé par tous les créanciers ayant un privilège fondé sur une cause maritime et qui sont énumérés dans l'art. 191.

Par contre, vis-à-vis des créanciers privilégiés pour une autre cause qu'une cause maritime, il occupera, en se prévalant de l'article 2102, le rang que cet article lui fixe à leur égard.

— Le vendeur peut, usant de l'art. 2102, 4°, se trouver en concours avec des créanciers ayant hypothèque sur le navire.

(1) En ce sens : jugement du tribunal de Marseille, du 3 juillet 1891 ; *Revue de Droit international maritime*, t. 8, p. 561.

Que décider en ce cas ?

La Cour de Cassation (1) est d'avis que le privilège du vendeur sera primé par ces créanciers hypothécaires.

Cette solution ne nous paraît exacte que si le vendeur se trouve en face de créances hypothécaires existant sur le navire pendant qu'il était entre ses mains.

Dans tout autre cas, nous adopterons la solution contraire.

Le vendeur, bien que n'usant que du privilège de l'art. 2102, est cependant créancier privilégié ; or, l'un des caractères du privilège est de posséder un droit de préférence supérieur à celui de l'hypothèque.

De même que les privilèges sur les immeubles passent avant les hypothèques grevant ce même immeuble, de même le privilège assis sur un meuble doit avoir la supériorité sur les hypothèques qui frappent ce meuble.

Ajoutons que cette solution se trouve confirmée par le texte même soit de la loi du 10 décembre 1874, soit de l'art. 34 de la loi du 10 juillet 1885 : « Les créanciers ayant hypothèque sur le navire viennent, dans leur ordre d'inscription, après les créances privilégiées. »

En résumé, le vendeur déchu du privilège de l'art. 191 pourra encore se prévaloir du privilège accordé par l'art. 2102, 4°, à tout vendeur d'effets mobiliers ; en usant du privilège de l'art. 2102, le vendeur

(1) Arrêt du 4 janvier 1886 : *Revue de Droit international maritime*, 8, p. 561.

sera primé par les créanciers ayant privilège sur le navire et dont la créance a une cause maritime, mais il primera les autres créanciers privilégiés, ainsi que les créanciers ayant hypothèque sur le navire, sauf le tempérament signalé plus haut ; nous ajouterons à ces derniers les créanciers chirographaires : la question ne peut faire de doute.

§ VII. — LE VENDEUR NE JOUIT-IL PAS ENCORE D'AUTRES GARANTIES ?

Outre le privilège de l'art. 191 et celui de l'art. 2102, 4°, le vendeur jouit encore des garanties appartenant, d'après le droit commun, à tout vendeur d'objets mobiliers, c'est-à-dire du droit de rétention, du droit de résolution, du droit de revendication.

— Le droit de rétention existe au profit du vendeur de navire, moyennant les conditions auxquelles les art. 1612 et 1613 du Code civil subordonnent son exercice : la vente doit être, en outre, faite au comptant.

— Le vendeur a aussi un droit de résolution (1654 C. c.) ; mais ce droit de résolution disparaît-il par cela seul que le navire a passé en mains tierces ?

Contrairement aux règles posées par le Code civil concernant les meubles ordinaires, l'art. 2279 n'est pas applicable aux navires.

Aucun texte, il est vrai, n'exclut l'application de cette règle aux navires, mais les raisons sur lesquelles elle est fondée ne se rencontrent pas en matière maritime.

La transmission de propriété des meubles ne se constate généralement pas par écrit : au contraire, à raison de la grande valeur des navires, le législateur prescrit (art. 195 C. com.) de constater par un acte les ventes qui pourraient en être faites.

La transmission des meubles s'opère plus rapidement et plus facilement que celle des navires.

Certains auteurs ont (1) cependant prétendu que l'art. 2279 s'appliquait aux navires lorsque ces derniers réunissaient les conditions exigées par les art. 193 et 194 du Code de com. ; cet argument est sans valeur ; ces articles ne parlant que du droit de suite des créanciers chirographaires ou privilégiés, on ne saurait s'étonner que ce droit s'éteignît plus facilement que le droit de propriété (2).

— L'action en résolution survit-elle à l'extinction du privilège du vendeur ?

La question est controversée.

Dans un premier système enseigné par Laurin, Alauzet, Desjardins, De Valroger (3), on dit qu'on ne peut admettre logiquement qu'un vendeur déchu de son privilège, puisse, grâce à une prérogative équivalente, obtenir le résultat auquel il serait arrivé par l'exercice du droit à lui conféré par l'art. 191.

On se mettrait ainsi en contradiction avec l'art. 7

(1) DUFOUR, op. cit., t. 2, n° 593 ; PARDESSUS, t. 3, n° 617, op. cit.

(2) En ce sens : ALAUZET, op. cit., n° 1680 ; DAGEVILLE, op. cit., t. 2, p. 157 ; BOULAY-PATY, op. cit., t. 1, n° 351 ; DEMANGEAT, op. cit., t. 4, p. 12 ; LAURIN, op. cit., t. 1, p. 218 ; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 57 ; DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 62 ; BOISTEL, op. cit., n° 1166 ; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 1604 ; Cassation, 18 janvier 1870, D. 70, 1, 127.

(3) Op. cit. t. 1, p. 108 ; op. cit., n° 1647 ; op. cit., n° 141 ; op. cit., t. 1, n° 62.

de la loi de 1855 qui décide que l'action résolutoire ne peut survivre à l'extinction du privilège du vendeur.

Nous n'admettons pas cette manière de voir.

Nous avons vu précédemment que le vendeur déchu de l'art. 191 a encore la faculté d'user de l'art. 2102, 4^e; à plus forte raison, nous lui concéderons le droit d'user du droit de résolution.

L'argument tiré de la loi de 1855 n'est rien moins que singulier. Expliquer le Code de 1807 par une loi promulguée plus de quarante ans plus tard peut paraître, à coup sûr, d'une exactitude un peu chancelante.

Sans doute la survie de l'action résolutoire a certainement des inconvénients incontestables; mais ne se produisaient-ils pas dans notre droit avant la loi de 1855? N'a-t-il pas fallu une loi spéciale pour supprimer cette situation? Or, nous ne trouvons aucune loi semblable pour les navires (1).

Il faut donc dire que l'action résolutoire survit à l'extinction du privilège du vendeur.

— Jusqu'à quelle époque le vendeur peut-il exercer cette action résolutoire ?

Pour ceux qui admettent l'extension de l'art. 2279 aux navires, il faut dire que le navire, une fois passé en mains tierces, ce droit de résolution est éteint.

Pour nous qui n'admettons pas cette application, nous déciderons que le vendeur conservera son droit de résolution tant que le navire n'aura pas fait

(1) En ce sens : DUFOUR, *op. cit.*, t. 1, n° 144 ; DEMANGEAT, *op. cit.*, t. 4, p. 62 ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. 2, n° 2470.

un voyage dans les conditions formulées par les art. 193 et 194 du Code de commerce.

— L'action en résolution a-t-elle pour effet d'effacer les privilèges qui seraient nés dans l'intervalle du chef de l'acquéreur ?

Nous décidons l'affirmative puisque, par la résolution de la vente, le navire est sensé avoir toujours été en la propriété du vendeur ; l'acheteur n'étant pas propriétaire n'a pas de droits sur le navire ; il ne peut donc en concéder (1).

— Le vendeur a, suivant le droit commun (art. 2102, 4°), un droit de revendication. Cette revendication est spéciale et ne porte que sur le droit de retention ; mais il faut que la vente soit faite sans terme, que la chose soit encore en la possession de l'acheteur ; c'est une conséquence du principe porté dans l'art. 2279 ; le possesseur qui a juste titre et bonne foi peut opposer avec succès son droit au véritable propriétaire exerçant l'action en revendication ; à plus forte raison doit-il pouvoir l'opposer à un vendeur qui a cessé d'être propriétaire et qui revendique en qualité de détenteur.

Il faut, de plus, que l'action soit exercée dans la huitaine de la livraison.

Nous admettons l'extension de ces règles en droit maritime avec cette remarque néanmoins que, comme, à notre avis, l'art. 2279 n'est pas applicable aux navires, la revendication du droit de rétention devra

1) En ce sens : DEMANGEAT, t. 4, p. 63, op. cit.

être ici admise même si l'acheteur n'est plus en possession du navire.

Cette revendication spéciale est de toute utilité.

L'exercice du privilège suppose la saisie du navire; or, c'est là une voie d'exécution rigoureuse, coûteuse et longue; la revendication n'offre pas ces caractères; elle est une mesure purement conservatoire, sauvegarde les droits du vendeur en les mettant à l'abri des risques que peut lui faire courir la mauvaise foi de l'acheteur; son but unique est d'empêcher la revente; par l'exercice de ce droit, le vendeur rentre en la possession du navire; il se trouve exactement replacé dans la situation où il était avant la livraison; l'acheteur peut exiger la livraison du navire en offrant son prix, et le vendeur peut poursuivre le paiement du prix par toutes les voies de droit. Mais, qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas ici de résolution; la vente existe toujours; nous en tirerons cette conséquence que les droits consentis par l'acheteur sur le navire subsisteront (1).

§ VIII. — QUELLE LOI EST APPLICABLE EN CAS DE CONFLIT ?

La loi applicable en cas de conflit entre le vendeur et des créanciers privilégiés étrangers est la loi du pavillon.

La raison en est que les navires, à la différence des autres meubles, ont une nationalité manifestée à l'extérieur par le pavillon du bâtiment et par son acte de francisation.

(1) En ce sens : DAGEVILLE, *op. cit.*, t. 2, p. 26.

La loi du pavillon est le seul moyen de justification sûre qui existe pour le créancier privilégié; si l'on n'admet pas cette loi, les créanciers, ignorant par avance le pays dans lequel le navire pourra être dans l'avenir saisi ou vendu, n'auront jamais la certitude d'avoir rempli toutes les formalités qui seront exigées d'eux pour la justification de leurs créances.

En pratique, on décide que la loi applicable est celle du lieu où le navire sera saisi ou vendu (1); on s'appuie sur ce que le navire étant un meuble, on doit lui appliquer la *lex rei sitæ* qui régit tous les meubles. Cet argument d'analogie est loin d'être probant. Si le navire est effectivement un meuble, c'est un meuble spécial possédant un siège légal, un port d'immatriculation, une nationalité connue, autant de points étrangers à la généralité des meubles. Nous savons que ces derniers pouvant changer très fréquemment de propriétaires, la loi, pour éviter toute difficulté, a déjà protégé le propriétaire de bonne foi qui a acquis sans titre (art. 2279); on comprend que, si le propriétaire ne peut justifier d'un titre d'acquisition, ce qui est la règle générale, il faille déclarer applicable la loi du lieu où le meuble est saisi, puisqu'il peut être difficile, parfois même impossible de savoir sa nationalité.

Toute autre est la situation du navire qui naît, vit et meurt comme une personne, qui possède un certificat d'existence et de nationalité semblable à l'acte de naissance d'un citoyen. Il est donc logique

(1) Tribunal de l'Empire, 25, 11, 90; *Journal de Clunet*, 92, 4, 1043.

de lui appliquer la loi du pays où il est né, c'est-à-dire la loi du pavillon (1).

§ IX. — *Quid* POUR LES INTÉRÊTS DE LA CRÉANCE
DU VENDEUR ?

— La loi du 10 décembre 1874 garantit le rang de préférence poursuivi par l'inscription et au capital de la créance et à deux années d'intérêts en sus de l'année courante.

Que doit-on décider pour les intérêts de la créance du vendeur? L'art. 2151 modifié par la loi du 17 juin 1893, autorise le créancier privilégié à être colloqué pour trois années seulement au même rang que le principal.

Cette limitation n'existe pas en matière maritime.

L'art. 214 *in fine* dit : Tout créancier privilégié colloqué, l'est tant pour le principal que pour les intérêts et les frais.

Le vendeur devra avoir soin d'éviter la prescription quinquennale des intérêts (2275 C. civil) et la prescription trentenaire du capital.

(1) En ce sens : tribunal de Marseille, 17 octobre 1865; *Journal de Marseille*, 1866, p. 14; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 6, p. 650; tribunal de Bruxelles, 13 mars 1885; *Revue de Droit international maritime*, t. 1, p. 293; tribunal d'Anvers, 14 mai 1869; *Journal d'Anvers*, 1869, 1, 405.

CHAPITRE IV

Extinction du Privilège du vendeur de navire

Le privilège du vendeur peut s'éteindre par voie principale ou par voie d'accessoires, il peut aussi s'éteindre soit par les modes généraux d'extinction cités au Code civil, soit par les modes spéciaux établis par le Code de commerce. Parcourons ces divers cas.

Section I. — Modes généraux d'extinction du Privilège du vendeur

§ I. — PAR VOIE DE CONSÉQUENCE

Si nous supposons un paiement partiel, le privilège, par suite de son caractère d'indivisibilité, subsistera sur le navire entier pour ce qui reste dû :
« *Est tota in toto et tota in qualibet parte* ».

En cas de paiement avec subrogation, le privilège subsistera au profit du subrogé, du moins d'après l'opinion la plus généralement admise.

— Si nous nous trouvons en face d'une novation

par changement d'objet, la loi permet au créancier (au vendeur ici), de rattacher son privilège à la nouvelle créance par une stipulation formelle, mais c'est une exception au principe que la novation d'une créance entraîne avec elle l'extinction des privilèges et hypothèques qui garantissent la créance novée.

— Y-a-t-il novation quand le vendeur a accepté pour paiement de son prix des billets souscrits par l'acheteur ?

L'art. 1273 dit que la novation ne se présume pas ; il faut que la volonté de l'opérer résulte clairement de l'acte ; tant que cette volonté ne sera pas évidente, on ne pourra pas dire qu'il y aura eu novation et par suite le privilège du vendeur attaché à la première créance sera conservé.

Quelques auteurs admettent la solution contraire et décident qu'il y a novation ; donc les privilèges disparaissent à moins qu'ils n'aient été expressément réservés. Ces auteurs s'appuient sur l'art. 1278. On voit la différence des deux systèmes.

Dans le premier, on déclare que tant qu'il n'aura pas été démontré expressément que la novation a eu lieu, les privilèges subsisteront.

Dans le second, on part de ce principe que les privilèges sont présumés anéantis, sauf dans le cas de réserve expresse.

C'est le premier système auquel nous nous rallions et qui est adopté par la majorité des auteurs.

— Pour la même raison, nous concluons que dans le cas d'acceptation par le vendeur, de billets souscrits par l'acheteur du navire pour paiement de

son prix, le vendeur conservera son privilège, et les intérêts de sa créance continueront à courir. Nous verrons qu'il en est autrement pour le vendeur constructeur.

— Que doit-on décider dans le cas où il y a eu *datio in solutum* de la part de l'acheteur et si le vendeur est évincé ?

D'après Dufour (1), l'éviction fait renaître l'ancienne obligation avec ses accessoires ; le créancier vendeur évincé redevient créancier comme si la *datio* n'eût pas été faite ; il recouvre rétroactivement tous ses droits antérieurs avec toutes les conséquences qui s'y trouvaient attachées, notamment la faculté de suivre son gage jusque dans les mains du tiers acquéreur qui ne s'est point mis en demeure d'affranchir le navire, par lui acheté, de ce recours.

Nous nous rangeons à l'opinion de Dufour.

Certains auteurs, pour expliquer que le vendeur conserve son privilège en cas d'éviction de la chose à lui donnée à titre de paiement, disent qu'il doit en être ainsi parce que la *datio in solutum* ne peut être considérée comme une novation. Cette explication est inexacte ; il est faux de faire intervenir ici l'idée de novation ; cette dernière suppose l'existence d'éléments que l'on ne peut retrouver dans la *datio in solutum* ; il est plus simple et plus exact de dire que le privilège du vendeur subsiste parce qu'il n'a pu être éteint par l'éviction et cela par suite d'absence de cause.

L'art. 2038 C. civil, il est vrai, dit que l'éviction

(1) Op. cit., t. 2, p. 15.

de la chose donnée en paiement, subie par le créancier, ici le vendeur, ne fait pas renaître l'obligation de la caution.

Mais il n'y a aucun argument d'analogie à tirer de ce texte, et on ne peut l'étendre au privilège. La caution s'engage en vue d'une dette déterminée; du moment que cette dette change, la caution n'est plus tenue, et s'il en est ainsi, ce n'est pas par cette raison que la dette a changé, c'est toujours la même dette qui subsiste, seulement la loi a établi une dérogation en faveur de la caution qui s'engage à titre gratuit.

— Par application de l'art. 1692 C. civil nous déciderons que le privilège du vendeur subsistera en cas de cession de créances.

Au contraire, en cas de rescission art. 1674) et de résolution de la vente (art. 1183, 1186, 1654, 1656) le privilège disparaîtra.

— Si le vendeur, encore créancier de l'acheteur, devient l'héritier de ce dernier, il y a confusion et perte du privilège du vendeur; il lui suffit de renoncer à la succession de l'acheteur pour conserver son privilège.

— Le navire vient à périr.

Il y a plusieurs cas à envisager.

Le navire est toujours le même quand on ne fait que le renouveler par des réparations successives; le privilège du vendeur portera sur le navire ainsi réparé.

— Le navire est démoli puis reconstruit avec les mêmes matériaux.

Dans l'ancien temps, la question s'était posée à propos du navire de Thésée. Ce navire, maintes

et maintes fois réparé, était-il ou non le même navire ?

Les auteurs ne s'entendent pas sur la solution à donner à cette question ; aussi pensent-ils préférable de s'en rapporter à l'intention du propriétaire au moment de la démolition. Le droit de suite subsiste si le propriétaire a démoli en vue de reconstruire, non s'il a démoli pour employer les matériaux à un autre usage, même si un changement de volonté les a fait resservir à la construction d'un nouveau navire.

Desjardins admet que, pour éviter toute difficulté, le droit de suite subsistera dans tous les cas sur le navire reconstruit, et nous nous rallions à cette opinion (1).

— Supposons que l'acheteur ait transformé certaines parties du navire en immeubles par destination ?

Ainsi, propriétaire d'une usine, l'acheteur y a transporté les chaudières du navire et les y a attachées à perpétuelle demeure, le vendeur peut-il encore exercer son droit de suite sur ces chaudières ?

Oui, à l'égard des créanciers chirographaires de l'acheteur, le vendeur les primera sur le prix retiré de la vente de la chaudière (argument de l'article 593 C. pr.) non à l'égard des créanciers ayant hypothèque sur le navire. L'hypothèque de ces derniers porte sur tous les accessoires de l'immeuble hypothéqué, donc ici sur les chaudières (2). Pour éviter le danger, ainsi que le dit Baudry (3), le vendeur n'aura qu'à stipuler qu'il

(1) Op. cit., t. 1, p. 343.

(2) En ce sens : Cassation du 11 janvier 1887, S. 87, 1, 154.

(3) Op. cit., t. 3, p. 689.

conservera la propriété du navire jusqu'au paiement du prix ; par suite, l'acheteur n'étant pas propriétaire, ne pourra faire des immeubles par destination.

— Supposons qu'il y ait eu immobilisation par nature ?

L'acheteur s'est servi de parties du navire pour construire un édifice ; il a fait équarrir les mâts et les a utilisés comme poutres, par exemple. Ici le privilège du vendeur est perdu ; la transformation est définitive, puisqu'il est impossible de reconnaître les objets ainsi transformés qui ont perdu toute individualité. C'est du reste par suite de cette fiction de vieille date que les matériaux une fois incorporés à un immeuble perdent leur caractère de meuble ; c'est à cette idée que se rattache l'axiome du droit romain : « *res extinctæ vindicari non possunt* ».

— Que décider dans le cas où le navire est pris par l'ennemi ?

Le droit de suite disparaît ; mais il faut que la prise soit consommée.

Si le navire est déjà devenu la propriété du capteur, il y a également prise et extinction du droit de suite.

Il y a prise quand le navire est attribué par le tribunal des prises compétent au premier capteur (1).

Si le navire capturé tombe entre les mains d'un navire de sa nation avant d'être devenu la propriété du capteur, il y a reprise et le droit de suite subsiste ; que si le navire est déjà devenu la propriété du capteur, il y a prise et extinction du droit de suite.

(1) FUNCK-BRETANO et SOREL, *Précis du Droit des gens*, p. 426.

Ajoutons qu'il n'y a pas prise d'après les art. 54 et 56 de l'arrêté du 2 Prairial an X quand : la reprise est faite par un bâtiment de l'État ; quand elle est faite par l'équipage même du navire capturé ; quand elle est faite sur des pirates et réclamée dans l'an et jour de la déclaration ; quand le navire, sans être revenu est abandonné par les ennemis ou s'il revient en la possession des Français par le fait d'une tempête ou par tout autre cas fortuit, et cela avant qu'il eût été conduit dans un port ennemi et pourvu qu'il soit réclamé dans l'an et jour.

Dans ces divers cas, le vendeur conserve son droit de suite, le navire pourra donc lui être rendu mais sous certaines conditions.

— Le droit de suite du vendeur s'éteint encore en cas de confiscation du navire prononcée à titre de peine (1).

— Supposons que l'acheteur du navire, qui n'a pas encore payé le vendeur, ait revendu le navire mais qu'il ne l'ait pas encore livré ?

Nous décidons que le vendeur conserve son droit de suite.

L'art. 2119 Code Civ. dit que les meubles n'ont pas de suite par privilèges, mais cette règle n'est elle-même qu'une application de la maxime « en fait de meubles, possession de bonne foi vaut titre », or nous avons vu que l'art. 2279 n'est pas applicable aux navires (2).

(1) L. 27 vendémiaire an II, art. 5 ; 28 avril 1816, art. 41 ; 15 avril 1818, art. 1 ; 4 mars 1831, art. 5.

(2) BAUDRY, op. cit., t. 3, p. 688.

— Admettons que le navire soit vendu, livré, et que le tiers acquéreur n'ait pas encore payé l'acheteur, le débiteur du vendeur. Le vendeur pourra-t-il se faire encore payer par préférence sur cette somme due ?

Nous décidons l'affirmative ; le privilège du vendeur s'exerce en fin de compte sur le prix de la chose, puisque l'exercice du privilège suppose la transformation de la chose en argent ; l'art. 2102, 6° le dit pour le bailleur ; pourquoi en serait-il autrement pour le vendeur ?

Le vendeur a mis la chose vendue dans le patrimoine de l'acheteur ; il est juste que cette chose lui soit affectée par préférence ; on peut dire ici que « *Pretium succedit loco rei* » ; ce qui est vrai de la chose doit l'être aussi du prix.

§ II. — PAR VOIE PRINCIPALE

— Le privilège du vendeur peut encore s'éteindre par la renonciation, la purge, la prescription.

La renonciation dont nous nous occupons ici et que cite l'art. 2180 C. civ. doit être entendue de la renonciation au droit de suite seulement et non à la créance.

La renonciation peut être tacite pourvu qu'elle s'induisse d'actes non équivoques.

— La question de la purge ne rentre pas dans le programme d'étude que nous nous sommes tracé.

— Quant à l'extinction du privilège du vendeur par la prescription, il faut faire les mêmes distinctions que celles posées par l'art. 2180 C. civ., ou bien le

navire est entre les mains de l'acheteur, ou il est entre les mains d'un tiers détenteur.

Dans le premier cas, la prescription de privilège est liée à la prescription de la créance ; — lorsque la prescription éteindra la créance, elle éteindra par contre coup le privilège ; — dans le second cas, la prescription du privilège est indépendante de la prescription de la créance.

Le tiers acquéreur peut avoir à prescrire à la fois la propriété du navire et le privilège dont le navire est grevé ; telle serait la situation d'un usurpateur ; ou bien encore ce tiers acquéreur peut être de bonne foi à l'égard du privilège et de mauvaise foi à l'égard de la propriété ; dans cette dernière espèce, il prescrira le privilège par 30 ans et la propriété par 10 ou 20 ans.

Signalons quelques points particuliers :

La transcription sur les registres du conservateur requise en matière civile pour avertir les tiers que l'immeuble a changé de main, est remplacée en matière maritime par la transcription en douane destinée à produire le même effet ; à l'inverse de l'inscription qui n'est pas suffisante pour interrompre le cours de la prescription acquisitive, l'opposition par laquelle le créancier d'un navire, le vendeur, manifeste son droit contre le tiers détenteur, a cette puissance.

En effet, tandis que l'inscription se prend à l'insu du tiers détenteur, l'opposition est une interpellation directe et personnelle qui ne paraît devoir constituer une interruption civile de prescription.

Dufour propose un autre système.

Si les formalités prescrites par l'art. 2180 pour faire disparaître le droit de suite ont été remplies, la seule possession suffira ; dans le cas contraire, il faudra la possession de trente ans (1).

— D'après l'art. 213 du Code de commerce, le vendeur faisant opposition à la saisie du navire, doit produire au greffe les titres de sa créance dans les trois jours de la sommation à lui adressée par le créancier saisissant.

Par faveur pour le vendeur, on décide qu'il ne sera pas forclos pour n'avoir fait qu'après le délai et même après la clôture provisoire du règlement la preuve des formalités prescrites par l'article 192 pour l'exercice de son privilège. Il doit donc, s'il est écarté par le juge-commissaire du rang des créances privilégiées, être rétabli dans ce rang sur le contredit par lui élevé devant le tribunal et sur la justification par lui faite des formalités légales (2).

Section II. — Modes spéciaux d'extinction du Privilège du vendeur

Nous n'avons envisagé jusqu'à présent que les modes généraux d'extinction des privilèges ; nous allons à présent aborder les modes spéciaux cités par l'art. 192.

L'art. 191, 8° dit : Sont privilégiées les sommes

(1) T. 2, op. cit., p. 20.

(2) Cf. en ce sens : Aix, 9 décembre 1870 ; *Journal de Marseille*, 1871, 1, 73.

dues au vendeur si le navire n'a point encore fait de voyage?

— Quelle sera l'influence du voyage fait par le navire sur le privilège du vendeur ?

Dans un premier système (1) on prend l'art. 191 8°, au pied de la lettre, pour refuser tout privilège au vendeur, quand le navire a fait un voyage depuis la vente.

Dans un deuxième système, on enseigne que le privilège du vendeur est éteint par un voyage fait depuis la vente, mais à condition que le voyage réunisse les conditions des art. 192 et 194.

Ces deux systèmes sont inexacts. L'art. 191, 8°, ne soumet le privilège du vendeur à aucune cause spéciale d'extinction; ainsi que le dit M. Boistel (2). C'est en lisant inexactement l'art. 191, 8°, qu'on a pu soutenir que le privilège du vendeur était éteint par le premier voyage postérieur à la vente. Si en effet, on applique au vendeur les mots : si le navire n'a pas encore navigué, il faut dire qu'après le premier voyage du navire, aucune vente ne pourra plus donner le privilège, mais à moins d'ajouter au texte, comme le fait Desjardins, on ne peut jamais lui faire signifier que chaque vente produisant un privilège, chaque voyage consécutif l'éteindra. Que le navire ait ou n'ait pas navigué, depuis la vente, le vendeur

(1) ÉMÉRIGON, op. cit., ch. 12, sect. 4; DUFOUR, op. cit., t. 1, n° 183; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 140; RUBEN DE COUDERC, t. 5, v° *Navire*, n° 277; LEVILLAIN au DALLOZ, 1886, t. 1, p. 114; LYON-CAEN et RENAULT, t. 2, n° 2465; DE VALROGER, op. cit., t. 1, n° 58; LAURIN, op. cit., t. 1, p. 105 et 106.

(2) Op. cit., n° 1140; Cf. aussi en ce sens : VALIN, sous l'art. 12; DEMANGEAT, op. cit., t. 4, page 61; *Journal de Marseille*, 1821, 2, 75.

conservera son droit de préférence tant que le navire restera en la propriété de l'acheteur; quant au droit de suite il sera éteint quand le bâtiment revendu par l'acheteur à un tiers acquéreur aura fait entre les mains de ce dernier, et à ses risques et périls, un voyage dans le sens des art. 193 et 194.

Nous venons de dire que tant que le navire reste en la propriété de l'acheteur, le vendeur conserve le droit de préférence attaché à son privilège. Nous allons démontrer l'exactitude de cette proposition.

Tous les auteurs ne s'accordent pas sur ce point.

Certains refusent catégoriquement tout privilège au vendeur. Voici leurs arguments (1) :

Mettant le vendeur en présence des ouvriers et fournisseurs, ils décident qu'il est équitable que ceux qui ont mis le navire à même de naviguer et de faire le voyage, ce voyage une fois accompli, soient préférés au vendeur, qui lui, ne contribue pas au voyage, et qui ne saurait sans une grande injustice, parce que sa créance est occulte, venir partager avec ceux qui ont fait foi tant à la chose qu'à la personne.

L'intérêt du commerce, ajoutent ces auteurs, exige que les ouvriers et fournisseurs, qui, après un premier voyage ont procuré à l'armateur ou au patron, le moyen d'en faire un second, aient la certitude d'être payés de leurs travaux ou de leurs fournitures sur la valeur du navire, ce qui ne peut avoir lieu qu'autant que ces derniers ne rencontrent pas

(1) DAGEVILLE, op. cit., t. 2, p. 22 ; ALAUZET, op. cit., t. 5, n° 1646 ; BÉDARRIDE, op. cit., t. 1, n° 25 ; DALLOZ, T. G , n°s 62 et 63.

de privilèges antérieurs, venant en concours avec eux (1).

Le vendeur, sachant que la vente est parfaite entre les parties contractantes, du moment où elle a été constatée par écrit, est en demeure dès cet instant de prendre les mesures nécessaires pour la conservation de son privilège (2); il peut même se faire consentir hypothèque sur le navire, depuis la loi de décembre 1874, ou se faire donner caution par l'acheteur, ou s'opposer au départ du navire; enfin, il a toujours, comme dernière ressource, d'user de l'art. 2102, 4°, avec ce tempérament qu'il ne pourra se faire payer qu'après toutes les créances privilégiées fondées sur une cause maritime. Ce système est inexact. Il faut distinguer ici le droit de préférence et le droit de suite.

Nous avons dit que, tant que le navire reste en la propriété de l'acheteur, le droit de préférence subsiste.

En effet :

En soutenant le contraire, on arrive à admettre que l'acheteur peut purger contre son titre, ce qui est inadmissible (3).

— Suivant le dernier membre du § 8 de l'art. 191, les créanciers, pour fournitures, etc..... faites avant le départ, ont privilège après le retour.

Pourquoi le vendeur ne l'aurait-il pas ?

Ces différents créanciers ne sont-ils pas, eux aussi,

(1) Cassation, 12 mars 1861 ; SIREY, 1863. 2, 50 ; arrêt du 13 août 1861 ; *Journal du Havre*. 1862, t. 2, p. 270.

(2) Tribunal de Marseille, 1828, 31 mars ; *Journal de Marseille*, 1828, 1. 137 ; tribunal de Marseille, 4 janvier 1886 ; *Journal de Marseille*. 1886, 2. 75.

(3) VALIN ; EMÉRIGON, t. 2, p. 575, op. cit.

des vendeurs, et, s'ils conservent leurs privilèges, pourquoi le faire perdre au vendeur (1) ?

Le vendeur a mis toute la valeur dans le patrimoine de l'acheteur ; il l'y a mise d'une façon définitive, tandis que tous les autres créanciers privilégiés ont seulement mis dans le patrimoine une partie de sa valeur et d'une manière beaucoup moins stable, car toutes les opérations qui ont donné lieu à leurs créances sont de nature à se renouveler fréquemment et à des intervalles même assez rapprochés. C'est grâce au vendeur que, indépendamment de la question du voyage, ces créanciers trouvent le bâtiment dans le patrimoine de l'acheteur ? Si ces créanciers conservent leur privilège, il doit en être de même du vendeur.

L'art. 194, cité par les partisans de l'opinion contraire, est sans valeur : cet article ne vise que le droit de suite, il complète l'art. 193 ; or, l'art. 193 indique comme modes d'extinction des créances privilégiées la vente en justice et la vente volontaire suivie d'un voyage en mer. Par la vente en justice, le navire arrive purgé entre les mains de l'acquéreur, et c'est le droit de suite seul qui est purgé, puisque seul il est en question dans la poursuite intentée par les créanciers.

De même, en cas de vente volontaire, les créanciers ne peuvent plus poursuivre le tiers acquéreur, quand le navire a navigué, puisque le voyage fait sous certaines conditions purge le navire des privilèges qui le grèvent ; or, en se prévalant de leur privilège au regard du tiers acheteur, les créanciers usent uniquement de leur droit de suite.

Ainsi donc, la vente en justice réduit le droit du vendeur de navire à un droit de préférence sur le prix ;

(1) 19 février 1821, tribunal de Marseille ; *Journal de Marseille*, 21, 2, 75 ; BoISTEL, op. cit., n° 1040.

on serait peut-être tenté en envisageant les termes très larges de « vente en justice » d'appliquer la même solution en cas de vente en justice d'un navire appartenant à des mineurs ou à un failli ou encore à la vente sur licitation ; cette extension serait-elle juste ? Il vaut mieux répondre négativement. En employant les mots « vente en justice » l'art. 193 ne vise que la vente forcée sur saisie (1).

L'art. 193 dit effectivement : « Les privilèges des créanciers seront éteints. . . . par la vente en justice dans les formes établies *par le titre suivant* » or l'art. 197 qui commence le titre suivant s'exprime ainsi « tous bâtiments de mer peuvent être *saisis et vendus par autorité de justice*, et le privilège des créanciers sera purgé par les formalités suivantes ». Nul doute par suite que les mots vente en justice ne visent que la vente forcée sur saisie. Cette décision est conforme à l'art. 772 du Code de procédure civile, 3^e aliéna, à l'art. 777 même Code, dernier alinéa, et à l'art. *in fine* de la loi du 10 décembre 1874.

Caumont (2) décidait au contraire que les mots « vente en justice » s'appliquaient aux autres ventes signalées plus haut, vu les termes généraux de l'art. 193. Desjardins (3) donne sur ce point l'explication suivante. Il assimile à la vente en justice la vente sur licitation, mais à condition que la licitation ait été elle-même pratiquée à la suite d'une saisie ; qu'elle puisse être envisagée comme un moyen de réaliser cette saisie ; cette licitation empruntera alors à cette saisie les formes de sa procédure et par une consé-

(1) DEMANGEAT, op. cit., t. 4, p. 91 ; DE VALROGER, op. cit., t. 1, n^o 93 ; BOISTEL, op. cit., n^o 1145.

(2) Op. cit., v^o *Navire*, § 42 ; op. cit., t. 1, p. 347.

(3) Op. cit., 1, p. 347.

quence inévitable, tous les droits de suite seront éteints.

Cette explication ne nous paraît pas conforme à la véritable pensée de la loi.

— Que faut-il décider en cas de vente faite par l'autorité administrative ?

La question se présente dans le cas où le navire a été trouvé en pleine mer ; d'après les règles posées par le droit maritime, le sauveteur doit, dans les vingt-quatre heures, faire la déclaration de son sauvetage au bureau de l'inscription maritime. L'Administration de la marine se saisit alors des objets sauvés et fait procéder à la vente du navire ; cette vente entraîne l'extinction du droit de suite du privilège du vendeur. L'acheteur est réputé avoir vendu par l'intermédiaire de l'Administration.

Ainsi que le dit Dufour (1) » l'Administration de la marine agit ici non seulement pour le compte personnel du propriétaire, mais pour le compte de tous ceux qui peuvent, à un titre quelconque, exercer des droits sur le navire. L'Administration est une autorité neutre qui intervient pour la conservation de ses intérêts ; dès que les ayants droit ne se présentent pas pour se protéger eux-mêmes, ils sont censés abdiquer en ses mains. Ce sont eux qui sont censés vendre par son intermédiaire et par conséquent il y a de leur part renonciation implicite à demander à l'adjudication autre chose que le paiement du prix (2) ». Cette théorie nous paraît juste et nous l'adoptons.

— Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'art. 193 parle, à propos de l'extinction spéciale des privilèges

(1) Op. cit., t. 3, n° 363.

(2) En ce sens : DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 198 ; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 2302.

maritimes, de la vente en justice et de la vente volontaire.

Nous avons envisagé le premier point auquel nous avons rattaché quelques genres spéciaux de vente; nous allons aborder maintenant la vente volontaire du navire.

Nous avons vu que l'art. 193 ne vise que le droit de suite. En conséquence, tant que le navire restera entre les mains de l'acheteur, le vendeur conservera son privilège, c'est-à-dire son droit de préférence. On voit pas d'ailleurs ce que viendrait faire le droit de suite qui suppose que le vendeur agit contre un tiers acquéreur et non contre son acheteur.

Supposons que l'acheteur qui n'a pas encore payé le vendeur revende son navire à un tiers acheteur, que devient le privilège du vendeur, c'est-à-dire plus exactement son droit de suite. Ce droit est-il éteint par le fait même de la vente, ou la loi use-t-elle des formalités supplémentaires pour faire opérer cet effet?

Le droit de suite n'est éteint que si la revente est suivie d'un voyage en mer dans les condition des articles 193 et 194 (1).

C'est à l'ordonnance de 1881 (2) que l'on a emprunté les conditions du voyage; disons en passant que cette idée de voyage ayant pour but de servir d'interpellation aux créanciers privilégiés, dans notre thèse au vendeur, est plus ou moins bonne, car un voyage est un fait très naturel pour un navire.

(1) BOISTEL, *op. cit.*, n° 1140; DEMANGEAT, *op. cit.*, t. 4, p. 62; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. 2, n° 2288.

(2) Liv. 2, tit. 10, art. 2.

Le voyage, ajoutons-nous, doit être fait dans les conditions déterminées par les articles 193 et 194. Il doit être fait au nom du tiers acquéreur, c'est-à-dire lorsque le congé et l'acte de francisation ont été requis au nom de l'acquéreur.

Il doit être également fait aux risques du tiers acheteur, c'est-à-dire après que la mutation de propriété aura été inscrite sur les registres matricules de la douane et sur l'acte de francisation; c'est le moyen légal de faire connaître la mutation en douane au vendeur et de le mettre en demeure de faire valoir son privilège.

Cette condition est également empruntée à l'ordonnance de 1681; elle signifiait alors : Déclaration de propriété, réquisition des expéditions du navire sous le nom de l'acheteur. C'est une garantie très sûre pour le vendeur et l'on ne comprend pour quels motifs certains auteurs excellents, tels que Alauzet et Cauvet (1) l'ont considérée comme excessive, comme trop stricte et ont enseigné que la mutation sur l'acte de francisation serait une simple présomption de publicité pouvant être admise ou rejetée par le juge, selon les cas; avec ce système, le privilège du vendeur ainsi que celui du tiers acquéreur sont livrés au hasard d'une interprétation judiciaire.

Indépendamment de l'inscription, il faut aussi le voyage en mer, car tant que le navire ne bouge pas, le vendeur, que rien n'avertit, n'a aucune raison d'aller consulter les registres matricules ou à se faire présenter l'acte de francisation.

(1) Op. cit., t. 3, p. 24; *Revue de législation*, 1849, p. 273.

Le navire est censé avoir fait un voyage en mer : lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ ; lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port ; lorsque le navire, parti pour un voyage au long cours, a été plus de soixante jours en voyage sans réclamation de la part du vendeur.

Nous nous bornons à donner ici le texte de la loi, les explications qu'elles nécessiteraient ne rentrant pas dans le cadre du travail présent.

La loi exige en outre une dernière condition pour éteindre le droit de suite du privilège du vendeur ; à savoir que le vendeur n'ait pas fait opposition entre les mains de l'acheteur, car, par cette opposition, l'acheteur est averti de n'avoir à payer qu'entre les mains du premier vendeur. L'opposition n'est soumise à aucune forme spéciale (1).

Elle n'a pas besoin d'être formée avant le commencement du voyage en mer ; il suffit qu'elle le soit avant la fin du voyage (2).

L'opposition conservant au vendeur son droit de suite, il exercera ce dernier en intentant contre le tiers acquéreur l'action en délaissement.

(1) D. 71. 2. 138.

(2) Cf. sur ce point : DUFOUR, op. cit., t. 2, n° 461 ; DEMANGEAT, op. cit. t. 4, p. 94 ; *Journal du Havre*, t. 5. 2. p. 4.

CHAPITRE V

Influence de la faillite de l'acheteur sur le Privilège du vendeur et sur les autres garanties qu'il possède

§ I. — SUR LE PRIVILÈGE DU VENDEUR

Suivant l'art. 550 *in fine* du Code de commerce :
« Le privilège établi par le n° 4 de l'art. 2102 du Code civil, au profit du vendeur d'effets mobiliers, ne peut être exercé contre la faillite. » Par suite, il faudrait décider qu'en cas de faillite de l'acheteur, le vendeur de navire perd le privilège établi à son profit par l'art. 191.

Tel est l'avis de Dageville (1), mais cet auteur se trompe; l'argument d'analogie, tiré de l'art. 550 du Code de commerce, n'est pas applicable à l'art. 191 du même Code.

L'art. 550 ne parle que de l'art. 2102 et non de l'art. 191; la loi de 1838 a eu pour but d'apporter dans le règlement des faillites, les améliorations signalées par le temps et la pratique, mais elle ne

(1) Op. cit., t. 2, p. 26.

s'oppose pas à l'application des règles du droit maritime; M. Renouard (1) ajoute que rien, soit dans les discussions publiques, soit dans le sein des Commissions, ne laisse supposer qu'on ait songé à cette extension de l'art. 550 à l'art. 191; l'art. 550, en privant taxativement le vendeur du privilège qui lui est accordé par l'art. 2102, a laissé subsister dans toute sa force celui de l'art. 191; on peut dire ici : *qui dicit de uno, de altero negat*. Il faut donc décider que la faillite de l'acheteur n'a aucune conséquence sur le privilège accordé par l'art. 191 au vendeur. Cette solution est généralement admise (2).

Il est vrai que l'on pourrait objecter que cette solution, très logique en droit positif, ne saurait guère se justifier au point de vue législatif, car le vendeur du navire, en cas de faillite de l'acheteur, n'est pas plus digne de faveur que le vendeur de tout bien mobilier; tous deux ont augmenté le patrimoine de l'acheteur et son crédit d'une valeur égale à celle du navire. Dès lors, il ne faut pas que les personnes qui ont eu confiance dans le failli, voient leur échapper une partie du gage sur lequel elles ont pu légitimement compter.

Cette objection est parfaitement exacte, mais il ne faut pas oublier qu'en matière de privilège, l'interprétation stricte est de rigueur; et l'art. 550 ne visant que l'art. 2102, on ne peut étendre ses dispositions à l'art. 191.

(1) *Traité de la faillite*, t. 2, p. 275.

(2) DUFOUR, op. cit., t. 1, p. 215; BOISTEL, op. cit., n° 1155; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 2469; DESJARDINS, op. cit., t. 1, p. 265; DEMANGEAT op. cit., t. 4, p. 63.

§ II. — SUR LES GARANTIES DE DROIT COMMUN

Nous déciderons de même que le droit de revendication subsiste à la faillite de l'acheteur, en effet :

L'art. 550, comme nous l'avons précédemment dit est inapplicable à l'art. 191; donc le droit de revendication subsiste. Remarquons que la revendication dont nous parlons ici, est la revendication du droit de propriété. La majorité des auteurs enseigne, au contraire, que le droit de revendication est anéanti, puisque l'art. 550 efface toutes les garanties de droit commun (1).

— Que doit-on décider dans le cas de revendication du droit de résolution tel qu'il est porté dans l'art. 576 ?

Nous dirons, ici encore, que le droit spécial de revendication subsiste, pour la raison bien simple que l'art. 576 n'est pas applicable aux navires. Cet article parle, en effet, de « marchandises expédiées », « de tradition effectuée dans des magasins », expressions inapplicables à un navire; les conditions auxquelles l'exercice de cette action est soumis ne peuvent lui être étendus; le seul droit de résolution que nous puissions admettre ici est celui porté dans l'art. 6654 du Code civil.

Ainsi que le dit M. Boistel : « les articles qui parlent de revendication sont limitatifs, en ce sens que dans les matières dont ils s'occupent, on ne peut admettre des applications de la revendication en dehors de celles qu'ils ont prévues; mais, pour les matières

(1) DUFOUR, op. cit., t. 1, n° 148; DEMANGEAT, op. cit., t. 4, p. 63; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n° 141; LYON-CAEN et RENAULT, t. 2, n° 2469.

dont ils n'ont pas traité, la revendication est admissible quand elle résulte d'ailleurs des principes. Or, la loi ne dit nulle part que le droit de résolution de l'art. 1654 disparaît en cas de faillite de l'acheteur, donc la revendication du droit de résolution établi par l'art. 1654, applicable au navire et ne rentrant pas dans le cadre de l'art. 550, doit subsister, en cas de faillite de l'acheteur, au profit du vendeur de navire.

Une autre raison de ne pas étendre l'art. 576 aux navires est que cet article se rattache à l'art. 2279 qui n'est pas applicable aux navires comme nous l'avons vu précédemment; l'art. 1654 n'est, au contraire, qu'une application de l'art. 1184 aux termes duquel celle des parties contractantes envers laquelle l'engagement n'est point exécuté, a toujours le droit d'en provoquer la résiliation et de demander la réparation du dommage qu'elle en a éprouvé.

Les tiers qui ont contracté avec l'acheteur n'ont pas à dire qu'ils sont trahieusement surpris par ce droit de résolution, car en traitant avec l'acheteur, ils ne doivent pas s'en rapporter à la seule possession; il faut de plus qu'ils exigent l'acte de vente (art. 193 Code de commerce) et la mention de cette vente sur l'acte de francisation; ils devraient même, pour être complètement rassurés, attendre que le navire ait fait un voyage en mer au nom de l'acheteur (art. 193 Code de commerce), jusque là ils sont exposés à l'action du vendeur; pourquoi n'en serait-il pas de même en cas de faillite de l'acheteur (1).

(1) En ce sens : Cf. *Journal de Marseille*, t. 20, 2, 28; tribunal d'Anvers 1860, t. 1, p. 362; *Journal de Marseille*, 1851, 1, 52.

Pour ceux qui appliquent ici l'art. 576 (1), on comprend qu'il en soit autrement.

Cet article, comme nous l'avons dit plus haut, se rattache à l'art. 2279; or, c'est en considération de l'art. 2279 que les tiers ont accordé crédit à l'acheteur, au seul vu des marchandises qui se trouvent en sa possession; ils seraient trop lésés si le vendeur pouvait, usant de l'art. 576, venir exercer son droit de résolution.

— Le droit de rétention subsiste aussi en cas de faillite de l'acheteur, même lorsque le vendeur lui a accordé un délai pour le paiement de son prix (arg. 1613 C. civil). Cependant, si l'acheteur était déjà en faillite depuis la vente, le vendeur ne pourrait plus user de son droit de rétention; il a suivi la foi de l'acheteur malgré sa faillite; il doit en subir les conséquences.

Le vendeur peut exercer ce droit de rétention, même s'il n'est pas resté en possession du navire; ce droit ne s'éteint pas par la tradition du navire faite à l'acheteur; ce droit a pour base l'équité qui ne permet pas que dans un même contrat synallagmatique, l'une des parties puisse exiger l'exécution des obligations que le contrat fait naître en sa faveur, sans offrir l'exécution des obligations corrélatives que le même contrat lui impose.

D'ailleurs, si nous supposons que le vendeur a accordé à l'acheteur un terme pour se libérer, et que cet acheteur vienne à faire faillite, sa créance devient

(1) BOULAY-PATY, op. cit., t. 1, p. 122; LAURIN, op. cit., t. 1, p. 108; *Journal d'Anvers*, 1856, 1, 74 et 138; *Journal de Marseille*, 1860, 1, 219.

immédiatement exigible par application de l'art. 1188 C. civ. et le vendeur aura le droit d'user du droit de rétention s'il craint de ne pas être payé.

Ajoutons que le vendeur a encore le droit de réclamer des dommages-intérêts à l'acheteur qui a pu ainsi faire éprouver un préjudice au vendeur. C'est là une règle de droit commun et la loi du 18 avril 1851 sur les faillites n'a pas dérogé à ce principe, quand le vendeur use de l'art. 1653 du Code civil. Ces dommages intérêts seront également privilégiés (1).

Le vendeur usant du droit de rétention agit « *quodam loco pignoris* ».

Cette remarque nous permet de décider que le vendeur qui, pour garantie du paiement du prix, stipule avec son acquéreur, que le navire lui restera en gage et sera possédé pour lui par un capitaine de son choix, et qui fait mentionner ces accords sur les registres publics de l'administration compétente, doit être considéré comme un créancier nanti; en conséquence, la faillite de l'acheteur débiteur du prix ne peut l'obliger à se dessaisir de son gage; il conserve au contraire le droit d'exercer personnellement tous ses droits sur son gage (2).

D'après cela, nous dirons que dans le cas où l'acheteur a revendu le navire, puis a fait faillite, le vendeur qui a continué à figurer sur l'acte de francisation pour garantie du solde du prix à lui dû, peut néanmoins encore user de son privilège « *loco pignoris* » (3). Dans

(1) *Journal d'Anvers*, 1871, 1, 114; *Journal d'Anvers*, 1874, 1, 269.

(2) *Journal de Marseille*, 1865, 1, 166; 1867, 1, 266; 1868, 2, 90.

(3) *Journal de Marseille*, 1877, 1, 197.

le cas contraire, et si le tiers acquéreur a fait faire au navire un voyage dans le sens des art. 193 et 194, le vendeur ne possédant plus ni droit de suite ni droit de préférence, voit sa qualité restreinte à celle de créancier simplement chirographaire.

Cette solution ne doit pas nous étonner ; c'est le nom du vendeur qui figure sur l'acte de francisation ; c'est donc lui qui est propriétaire ; en vendant le navire, l'acheteur a vendu la chose d'autrui et cette vente est nulle (1599 C. civ.) le vendeur n'a pas cessé d'être propriétaire ; la vente est pour lui « *res inter alios acta* » ses droits subsistent intacts.

Remarquons en finissant que l'acte de francisation ne pourra pas être remplacé par un congé provisoire, pour cette raison que la francisation précédée de la soumission et caution exigées par l'art. 21 de la loi de Vendémiaire an III, du serment prescrit par l'art. 13 de la même loi, de la vérification, de la description du navire, et de son tonnage prévu par l'art. 14, enfin de la production des titres de propriété, comporte des garanties et des éléments de publicité qui ne se rencontrent nullement dans le congé provisoire (1).

(1) Cf. Cour d'appel de Rouen, 2 mars 1875 ; *Journal du Havre*, 1875, 2, 67

CHAPITRE VI

Section I. — Du Vendeur Constructeur

§ I. — DIFFÉRENTS GENRES DE CONSTRUCTION

— Il y a deux genres de construction : la construction à l'économie et la construction à forfait.

Il y a construction à l'économie quand une personne achète elle-même les matériaux nécessaires à la construction du navire et traite directement avec les ouvriers.

Dans la construction à forfait, le constructeur-entrepreneur se charge de faire construire un navire pour le compte d'une autre personne, moyennant un prix et des conditions arrêtées d'avance.

— On conçoit deux sortes de construction à forfait : ou bien le constructeur ne fournit que le travail et la main-d'œuvre, ou bien il fournit et les matériaux et la main-d'œuvre ; ce dernier cas est le plus usité.

— La construction à l'économie était très fréquente autrefois ; elle est presque totalement délaissée à présent, la construction des navires exigeant des

connaissances techniques nombreuses que possèdent rarement les armateurs.

De plus, la variété et la multiplicité des opérations que nécessitent les constructions navales obligent l'armateur, dans son propre intérêt, à s'adresser à des Compagnies au courant de tous les progrès réalisés en cette nature ; le constructeur de profession seul construit encore par économie des navires qu'il vend une fois achevés (1).

§ II. — A QUI APPARTIENT LA PROPRIÉTÉ DU NAVIRE PENDANT LA CONSTRUCTION ?

Parcourons les différents genres de construction énumérés plus haut.

— En cas de construction à l'économie, la propriété réside et a toujours résidé sur la tête de l'armateur.

— En cas de construction à forfait pour la main-d'œuvre et le travail seulement, la propriété du navire appartient *ab initio* à l'armateur ; le bâtiment n'est pas autre chose que des matériaux façonnés et arrangés de manière à former un navire ; par suite, c'est pour l'armateur que le navire périt, à moins qu'il n'y ait faute de l'ouvrier ou que la perte ne se soit produite après la mise en demeure (1779 C. civ.), mais il n'est exposé à perdre le salaire dû au constructeur que si la perte se produit après la vérification ou s'il a été mis en demeure de le faire (1790 C. civ.). Il y a louage d'industrie ici.

(1) BOISTEL, op. cit., n° 1134 ; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 1629.

— En cas de construction à forfait pour le tout, la question est plus délicate ; la difficulté consiste à déterminer la nature du contrat qui intervient entre le constructeur et l'armateur ; de la solution de cette question dépend la réponse de savoir à quel moment précis la propriété du navire est acquise à celui qui fait construire.

§ III. — CARACTÈRE JURIDIQUE DE LA CONSTRUCTION A FORFAIT POUR LE TOUT

— Les auteurs hésitent entre l'idée de louage d'industrie et celle de vente. Voici l'intérêt de cette distinction :

— S'il y a vente à livrer, la tradition est nécessaire pour rendre l'armateur propriétaire ; le constructeur-vendeur reste chargé de tous les risques qui peuvent survenir jusqu'à la livraison effectuée à l'armateur (1).

— Si, au contraire, nous sommes en présence d'un louage d'industrie, il ne peut être question de tradition puisque l'armateur devient propriétaire à mesure que la construction avance ; les risques, de plus, sont pour l'armateur, sauf s'il y a faute de la part du constructeur.

Dans un système à présent abandonné (2), on enseignait que l'on était ici en présence d'un louage d'industrie.

Ces auteurs s'appuyaient sur l'art. 1138 C. civ., aux termes duquel celui qui traite à forfait d'un navire à lui faire, en a la propriété par le seul accord de volonté sur la chose et le prix ; il est devenu proprié-

(1) 11 août 1897, *Journal du Havre*, 1897, 1. 158.

(2) DUVERGIER, op. cit., t. 2, p. 355 ; DURANTON, op. cit., t. 17, p. 250.

taire des matériaux qui doivent former le navire au moment même où ils sont assemblés, et le constructeur qui les met en œuvre ne fait que fournir son industrie ; il doit en être ainsi, ajoute-t-on, d'après les motifs d'équité et les usages du commerce.

Ce système est détectueux et il est généralement rejeté.

L'opinion, qui reconnaît que l'on est ici en matière de vente, prédomine (1).

Le constructeur reste propriétaire jusqu'à la livraison ; tant que le navire n'est pas achevé, l'acheteur n'en est pas propriétaire ; il y a ici vente d'une chose future (art. 576 et 577) du Code civil, or, il faut que cette chose existe pour que la transmission de propriété soit possible, et elle doit exister toute entière ; cet acheteur ne peut devenir propriétaire au fur et à mesure de l'avancement de la construction.

D'ailleurs, jusqu'à la terminaison du navire, l'armateur peut le refuser comme ne remplissant pas les conditions voulues ; d'un autre côté, le constructeur pourrait s'acquitter en livrant un autre navire s'il en avait en chantier plusieurs de même modèle. C'est donc que le constructeur est resté propriétaire du navire jusqu'à la perfection ; nous trouvons cette opinion exprimée dans Gaius (5), Pothier l'adopte égale-

(1) DUFOUR, op. cit., t. 2, n° 561 ; DESJARDINS, op. cit., t. 1, n°s 62 et 130 ; DE VALROGER, op. cit., t. 1, p. 219 ; BRAVARD, op. cit., t. 1, p. 716 ; LAURIN, op. cit., t. 1, p. 233, note ; TROPLONG, op. cit., t. 2, p. 962 et 968 ; MARCADÉ, art. 1787-91 ; ZACHARIAE, § 374, texte et note 2 ; BAUDOIN, *Revue de Droit international maritime*, t. 6, p. 217 ; BOISTEL, op. cit. n° 1134 ; LYON-CAEN et RENAULT, op. cit., t. 2, n° 1631 ; *Revue de Droit international maritime*, t. 5, p. 614 ; *Journal du Havre*, t. 16. 2. p. 25 et 178, t. 18. 2. p. 186 ; t. 20. 2. p. 107 ; t. 22. 2, p. 50.

(5) Institutes, *De loc. cond.*, Digeste, 4, 20, 64 et 65.

ment (1); ainsi que le relate Fenet (2): « L'ouvrier qui fournit son travail et les matériaux s'est engagé à fournir une œuvre *entière*, comprenant matériaux et travaux; par suite, il doit demeurer propriétaire jusqu'à la fin de l'ouvrage et jusqu'au moment où il est en état et offre d'en faire livraison.

Quant aux arguments d'équité et aux usages de commerce, nous ne comprenons guère ce que l'on veut dire par là; mais en supposant ce point établi, il est évident que ces usages ne peuvent prévaloir sur la volonté de la loi et que, quel que soit l'intérêt qui se rattache à une industrie qui est l'un des éléments principaux de la richesse nationale, la faveur qu'elle mérite ne peut se substituer, dans la conscience des magistrats, à des règles inscrites dans nos codes; règles qui peuvent avoir pour l'armateur des conséquences rigoureuses, mais dont il peut avoir, dans d'autres circonstances, le plus grand intérêt à solliciter l'application (3).

Dufour, tout en admettant qu'il y a vente et non louage d'industrie, estime que cette vente est conditionnelle; la condition est que le navire sera construit par le constructeur et aura les qualités qu'on lui aura demandées. « Sans doute, cette constatation ne pourra avoir lieu qu'à la terminaison du navire, mais alors, par suite de l'effet rétroactif de la condition accomplie (art. 1179 C. civ.), l'armateur sera censé être devenu

(1) *Du Louage*, n° 394.

(2) *Op. cit.*, t. 14, p. 279.

(3) GENEVOIS, art. inséré dans le *Journal de Nantes*, 1869, 1. 82, et 1870, 2. 28.

propriétaire au moment où chaque pièce nouvelle a été incorporée au navire (1).

Cette manière de voir est inexacte ; l'achèvement du navire n'est pas une condition qui suspende l'existence et les effets du contrat ; c'est une clause du contrat ; c'est l'objet même de l'obligation du constructeur ; le constructeur ne vend pas une portion du navire, quel que soit son degré d'avancement ; il vend un navire ; en conséquence, l'obligation du constructeur est indivisible ; elle ne peut être réputée accomplie qu'après la livraison au lieu déterminé, et la propriété n'en est transmise que par la tradition.

Les sommes versées à mesure de l'avancement des travaux ne sont que de simples avances à valoir à leur libération, lorsque l'œuvre sera terminée et reçue, et non des paiements acquisitifs de chaque portion s'ajoutant à la partie commencée.

L'armateur est simple créancier chirographaire pour ces avances (2).

Aubry et Rau enseignent une théorie mixte (3). Le contrat est un louage pendant la construction et devient une vente lors de la réception des travaux.

Ces auteurs s'appuient sur les *travaux* préparatoires du Code d'après lesquels : le contrat est une

(1) DUFOUR, op. cit., t. 2, n° 574 ; CAUMONT, v° *Armateur*, n° 62 ; Aix, 7 décembre 1826 ; *Journal de Marseille*, t. 8., 1. 65 ; Marseille, 19 janvier 1843 ; *Journal de Marseille*, t. 22, 1. 236 ; — Bordeaux, 23 mars 1857 ; *Journal de Marseille*, t. 35, 2. 90 ; — Rouen, 24 janvier 1862 ; *Journal de Marseille*, t. 7, 2. 90.

(2) Paris, 20 décembre 1856 ; *Journal de Marseille*, 35. 2. 415 ; Savenay, 5 juillet 1867, 69. 2. 169 ; Rennes, 24 janvier 1870 ; DALLOZ, 71. 2. 140 ; Cassation, 20 mars 1877 ; DALLOZ, 72. 1. 140 ; Rouen, 23 juillet 1873.

(3) AUBRY et RAU, *Code civil*, t. 4, p. 525, § 274 et note 2.

vente d'une chose **une fois faite**. Tant que le navire n'est pas achevé, le contrat est un louage ; il devient une vente une fois la transmission de propriété du navire effectuée.

Ce dédoublement ne nous paraît pas acceptable. Ainsi que le dit Troplong (1) : « Quoique renfermant un certain élément de louage, la convention dont s'agit n'en constitue pas moins, d'après son caractère *prédominant*, une véritable vente ».

§ IV. — A QUI APPARTIENT LA PROPRIÉTÉ QUAND L'ARMATEUR
PAIE AU FUR ET A MESURE DE L'AVANCEMENT DE LA
CONSTRUCTION A FORFAIT ?

Dans un système à présent abandonné, on s'appuie sur l'art. 1791 et considérant la réception de chaque partie du navire suivie du paiement comme équivalent à une tradition, on en conclut que l'armateur devient successivement propriétaire de chaque partie du navire pour laquelle il fait l'avance des fonds (2).

Cette manière de voir est inexacte ; c'est le navire tout indivisible et non les pièces dont il se compose, que le constructeur a promis : il faut l'achèvement complet du navire pour qu'une translation de propriété soit possible ; jusque là la chose n'existe pas (3).

(1) *Droit civil*, 3, 962 à 968.

(2) Rouen, 24 janvier 48 ; *Journal de Marseille*, 1827, 1. 65 ; — Aix, 7 décembre 1826 ; — *Journal de Marseille*, 19 janvier 1843 ; *Journal de Marseille*, 43. 1. 236 ; — Bordeaux, 3 mars 1857 ; *Journal de Marseille*, 57. 2. 90 ; — Tribunal de la Seine, 19 mars 1859 ; *Journal de Marseille*, 36. 2. 46.

(3) Dissertation de M. Boistel, insérée au DALLOZ, 78. 1. 100.

Les sommes versées à mesure de l'avancement des travaux ne sont que de simples avances à valoir à leur libération, lorsque l'œuvre sera terminée et reçue, et non des paiements acquisitifs de chaque portion du navire s'ajoutant à la partie commencée. L'armateur est simple créancier chirographaire pour ces avances (1).

Cette théorie n'est pas aussi rigoureuse que l'on pourrait le croire ; l'armateur peut convenir avec le constructeur que la propriété lui sera transférée au fur et à mesure des progrès de la construction ; il peut aussi se faire consentir hypothèque sur le navire sur chantier ; ces correctifs permettront à l'armateur qui a fait des avances s'élevant en général aux $\frac{4}{5}$ du prix total de ne pas être lésé en cas de faillite du constructeur ; il est vrai qu'en pratique, c'est surtout l'État qui prend hypothèque sur les navires qu'il fait construire (2).

Autre cas spécial. La construction a lieu sur des plans fournis par l'armateur ; l'armateur a exigé que le constructeur se conformât expressément aux dispositions du plan. De telle façon que les vices, mêmes de construction, ne pourraient faire l'objet d'un refus des travaux du moment que le constructeur se serait strictement conformé à ces plans, si l'armateur a

(1) Cour de Paris, 20 décembre 1856 ; *Journal de Marseille*, t. 35, 2. 414 — tribunal de Savenay, 5 juillet 1867 ; *Journal de Marseille*, 1869, 2. 169 ; — Cour de Rennes, 24 janvier 1870 ; DALLOZ, 71. 2. 440 ; — Cassation, 20 mars 1872 ; DALLOZ, 72. 1. 140 ; — tribunal de Rouen, 23 juillet 1873.

(2) *Bulletin de Statistique et de Législation comparées*, t. 31, p. 617 ; t. 41, p. 303. Cf. en ce sens : Cassation, 20 mars 1872 ; SIREY, 72. 1. 101 ; — Rennes, 23. 7. 73 ; SIREY, 74, février, 36 ; — même tribunal, 21. 4. 74 ; SIREY, 74. 2. 212 ; — Cassation, 17. 5. 76 ; SIREY, 77. 1. 337.

fourni les matériaux, la propriété du navire lui appartient d'une façon indiscutable pendant la construction du navire ; si, au contraire, c'est le constructeur qui a fourni les matériaux, l'armateur ne deviendra propriétaire qu'à l'achèvement des travaux ; c'est l'application des principes généraux de la matière.

Il y a encore louage et non vente dans l'espèce suivante signalée par M. Levillain (1).

L'entrepreneur, avant de commencer ses travaux, présente les matériaux à l'acheteur qui les agréé ; ils sont placés à part, munis d'un écriteau indiquant qu'ils sont destinés à la construction de tel navire pour le compte de l'armateur ; sitôt que le navire est sur chantier un écriteau indique le nom du navire, le nom de l'armateur ou de la Compagnie ; enfin les travaux sont surveillés par un agent préposé spécialement par l'armateur, en général le futur capitaine.

Dans ce cas, le bâtiment est individualisé dès le principe, au point de vue de la destination future et comme cette individualisation originaire n'est que le résultat de l'intention des parties, en vertu d'un usage constant, on peut affirmer que c'est bien pour l'armateur auteur de la commande et pour cet armateur seul que la construction s'opère nécessairement dès le début.

En résumé, en cas de construction à l'économie, la propriété reste sur la tête de l'armateur.

En cas de construction à forfait pour la main-

(1) *Revue générale de Droit, de Législation et de Jurisprudence*, t. 1, p. 586.

d'œuvre seulement, la propriété reste sur la tête de l'armateur.

En cas de construction à forfait pour les matériaux et la main-d'œuvre, la propriété n'est transmise à l'acheteur que par la tradition, peu importe qu'il y ait eu ou non des avances faites par ce dernier au constructeur.

§ V. — DANS QUELS CAS EXISTERA LE PRIVILÈGE
DU VENDEUR-CONSTRUCTEUR

— Le privilège du vendeur-constructeur ne pourra exister que dans le cas de construction à forfait pour le tout. Dans les deux autres situations, le constructeur ne peut rien vendre puisque la propriété réside uniquement sur la tête de l'armateur.

— Dans la construction à forfait pour le tout, le constructeur est propriétaire jusqu'à la livraison du navire ; en le vendant, il acquiert la qualité de vendeur et l'un des avantages attachés à cette qualité, le bénéfice du privilège du vendeur.

Le vendeur ici cumule deux qualités : il est à la fois et constructeur et vendeur ; or, d'après les principes généraux, le vendeur ainsi que le constructeur sont privilégiés.

Dans le cas qui nous occupe actuellement, la même personne étant à la fois et vendeur et constructeur, doit-elle être privilégiée et comme vendeur et comme constructeur de telle façon que perdant l'un de ces deux privilèges, elle puisse encore se prévaloir de l'autre ?

Il faut répondre négativement. Le navire entre les mains du constructeur n'est grevé de privilège qu'au profit des fournisseurs et ouvriers, mais non au profit du constructeur ; en vendant le navire il devient vendeur et à ce titre il est privilégié (1).

Section II

— La loi applicable au privilège du vendeur-constructeur est celle en vigueur au moment de la livraison du navire et non pas celle existante au moment du contrat ou pendant la construction (2).

— Le vendeur, d'après ce que nous avons dit antérieurement, viendra seulement après les fournisseurs et ouvriers qui sont ses propres créanciers et qui ont un droit privilégié sur le navire.

— Nous déciderons de même que le constructeur inscrit sur l'acte de nationalité du navire par lui construit pour garantie du paiement du solde à lui dû, bien qu'ayant vendu et livré le navire à l'acheteur pour lui en laisser la libre exploitation, doit être néanmoins considéré à l'égard des tiers comme le véritable propriétaire.

Par suite de cette qualité apparente, il est res-

(1) BOISTEL, op. cit., n° 1134.

(2) Cour d'appel de Bruxelles, 17 février 1881 ; tribunal d'Anvers, 1881, 1. 73.

ponsable des dettes contractées par le capitaine du navire envers les tiers et tenu d'en subir l'effet sur le navire par application de l'art. 216 du Code de commerce.

Mais par contre, le vendeur n'aura pas à craindre les dettes étrangères au navire ou à son exploitation. Il ne sera pas primé par elles (1).

— Les règles posées plus haut dans le cas de faillite de l'acheteur sont également applicables ici.

— Nous déciderons également qu'il n'y a pas novation quand le constructeur reçoit des billets souscrits par l'armateur pour règlement de sa créance, la novation ne se présume pas; le vendeur-construteur conserve en conséquence son privilège.

Nous admettrons néanmoins l'opinion contraire, dans le cas où le vendeur-construteur fait entrer le montant de sa créance dans un compte courant avec l'armateur.

Il y a ici novation, par substitution, d'une dette à une autre et le privilège disparaît; il ne peut en être autrement, car comment admettre que l'on puisse décomposer le compte général et faire une attribution arbitraire et privilégiée de telle ou telle partie de ce compte.

— Nous admettons la même solution si nous supposons que le vendeur-construteur a en outre reçu des billets à ordre en règlement du solde de ce

(1) Tribunal de Marseille, 1886. 2. 195.

compte courant; le solde forme une nouvelle créance. Il y a donc novation et le vendeur-constructeur perd le privilège attaché à sa première créance.

Vu par le Président de la thèse :

A. BOISTEL.

Vu par le Doyen :

GARSONNET.

Vu et permis d'imprimer : le Vice-Recteur de l'Académie de Paris :

GRÉARD.

JOURNAUX, REVUES ET AUTEURS

CITÉS AU COURS DE CE TRAVAIL

I. — JOURNAUX ET REVUES

Revue de droit commercial et maritime.
Revue de droit international maritime.
Bulletin de statistique de législation comparée.
Actes du Congrès international de la loi maritime.
Actes du Congrès international d'Anvers.
Journal de Nantes.
Journal de Marseille.
Journal d'Anvers.
Journal du Havre.
Revue générale de droit, de législation et de jurisprudence.

II. — AUTEURS

ALAUZET. — *Commentaire du Code de commerce.*
M. BOISTEL. — *Précis de droit commercial*, 3^e édition.
BOULAY-PATY. — *Cours de droit commercial maritime.*
BAUDOIN. — Construction à forfait et articles dans la *Revue de droit international maritime.*
BÉDARRIDE. — *Droit commercial.*
DE BOISLILE sur ROGRON.
CAUCHY. — *Droit international maritime.*
CAUVET. — *Traité des assurances maritimes.*
CAUMONT. — *Dictionnaire.*
DELAMARE et LEPOITVIN. — *Traité du contrat de commission.*
DUVERGIER. — *Code civil.*
DURANTON. — *Code civil.*
DESJARDINS. — *Droit maritime.*
DUFOUR. — *Droit maritime.*

- DAGEVILLE. — *Code de commerce expliqué par la jurisprudence.*
DEMANGEAT SUR BRAVARD. — *Traité de droit commercial.*
DELVINCOURT. — *Institutes du droit commercial français.*
DESTRUC. — *Dictionnaire du contentieux commercial et industriel.*
ÉMÉRIGON. — *Contrat à la grosse.*
FENEST. — *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil.*
FUNCK-BRETANO et SOREL. — *Précis du droit des gens.*
GRENIER. — *Traité des hypothèques.*
GENEVOIS. — Articles dans le *Recueil de Nantes.*
JACOBS. — *Commentaire de la loi maritime.*
LAURIN SUR CRESP. — *Cours de droit maritime.*
LYON-CAEN et RENAULT. — *Commentaire du droit commercial, en 2 volumes et en 8 volumes.*
LOCRE. — *Esprit du Code de commerce.*
LYON-CAEN. — *Étude de droit international privé maritime.*
POTHIER. — *Pandectes.*
PARDESSUS. — *Cours de droit commercial.*
RENOUARD. — *Traité de la faillite.*
VALIN. — *Commentaire sur l'Ordonnance de la marine de 1681.*
DE VALROGER. — *Droit maritime.*
-

DU

PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE

ET DU

PRIVILÈGE DU CONSTRUCTEUR VENDEUR DE NAVIRE

CHAPITRE I^{er}

DU PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE

SECTION I^{re}. — FONDEMENT ET ORIGINE DU PRIVILÈGE DU VENDEUR

§ I. — *Fondement.*

Idée de mise d'un bien dans le patrimoine du débiteur.

§ II. — *Origine.*

A Rome.

Dans notre ancien droit.

Règlement des consuls de Valence.

Ordonnance de 1681.

Code de 1807.

SECTION II. — ÉTABLISSEMENT ET CONSERVATION DU PRIVILÈGE

§ I. — *Établissement.*

Le navire ne doit pas avoir fait de voyage.

Arguments de M. Boistel.

a) On n'est pas ici en matière exceptionnelle.

b) Il faudrait que l'article employât des termes restrictifs.

Observations de Bigot-Préameneu.

§ II. — *L'acte doit avoir date certaine.*

Utilité de cette date certaine.

§ III. — *L'acte doit-il être déposé au Tribunal de commerce ?*

L'enregistrement en douane équivaut-il à la date certaine ?

Peut-on suppléer à la date certaine par la preuve testimoniale ?

Peut-on prouver la vente entre les parties par la correspondance
ou les livres ?

CHAPITRE II

SECTION I^{re}. — A QUELS NAVIRES S'APPLIQUE LE PRIVILÈGE

Le privilège ne porte que sur les bâtiments de mer.

Motifs de la restriction.

Décision prise lors de la discussion de l'art. 191.

L'art. 193 ne peut s'appliquer aux bâtiments de rivière.

SECTION II. — A QUEL SIGNE RECONNAITRE LE BATIMENT DE MER DU BATIMENT DE RIVIÈRE ?

A la nature ou à la destination de la navigation, et non à la
durée du voyage.

Des eaux dans lesquelles il navigue.

Des formes et dimensions.

Quid du bâtiment qui navigue dans les limites de l'inscription maritime.

SECTION III. — N'EXISTE-T-IL PAS DES PRÉSUMPTIONS QUI PEUVENT FAIRE
CONCLURE A LA QUALITÉ DE BATIMENT DE MER ?

Emploi des prescriptions administratives.

Stipulation relative à la prime contenue dans le traité de la construction.

Francisation d'un navire destiné à la navigation fluviale.

SECTION IV. — SUR QUOI PORTE LE PRIVILÈGE DU VENDEUR ?

Le privilège porte sur le navire, après apparaux.

§ I. — *Quid sur débris du navire ?*

§ II. — *Quid sur le fret acquis ?*

Quid sur les polices d'assurances sur le fret ?

Quid sur le fret à faire ?

Quid de la cession faite au vendeur des polices d'assurances sur le fret, lorsqu'à l'époque de cette cession, les polices se trouvent aux mains de tiers pour la garantie de leurs avances ?

Quid si prêt fait à un armateur par un tiers à titre d'avance sur le fret ?

Quid si fret payé par le navire après la saisie ?

§ III. — *Quid sur indemnité d'assurance ?*

Loi de 1858.

Loi de 1889.

L'idée de subrogation tacite existe-t-elle dans notre ancien droit ?

CHAPITRE III

DU RANG DU PRIVILÈGE DU VENDEUR

§ I. — *Du rang du privilège du vendeur vis-à-vis des autres privilèges de l'art. 191. (Code commercial.)*

§ II. — *Du rang du privilège du vendeur en concours avec les créanciers de l'art. 191. (Code commercial.)*

1) Le vendeur est en présence d'ouvriers et fournisseurs qui ont construit ou réparé le navire.

Difficulté à cause de l'art. 191 *in fine*.

Le privilège des ouvriers et fournisseurs existera-t-il dans tous les cas?

Faut-il distinguer la construction à forfait de la construction à l'économie?

2) Le vendeur est en présence de créanciers ayant fait des fournitures, travaux, main-d'œuvre, radoub, etc., avant le départ du navire, s'il a déjà navigué.

Que décider si ces fournitures ont été faites avant que le navire ait encore navigué?

Que décider pour les réparations faites pendant le voyage?

3) Sur quoi portera le privilège du vendeur?

§ III — *Rang du privilège du vendeur vis-à-vis des privilèges généraux.*

Du rang respectif des privilèges généraux et spéciaux sur les meubles.

a) Système de la jurisprudence.

b) Système de la doctrine.

c) Système d'Aubry et Rau.

d) En droit commercial on applique le système de la doctrine.

§ IV. — *Tous les privilèges énumérés dans l'art. 2102 pourront-ils exister sur le navire?*

a) *Quid* pour le privilège du vendeur de l'art. 2102, 2°?

b) *Quid* pour le privilège du bailleur de magasin?

- c) *Quid* pour le privilège fondé sur idée de conservation ?
- d) *Quid* pour le privilège du commissionnaire ?
 - A) Commissionnaire acheteur.
 - B) Commissionnaire vendeur.
- e) *Quid* pour le privilège du consignataire ?
- f) *Quid* pour le privilège du gagiste ?
- 1) Conditions de conservation du privilège du gagiste.
- 2) *Quid* du nantissement mentionné sur les registres de la douane ?
- 3) Les règles du Code civil sont-elles applicables en fait au droit commercial ?
- 4) On a cherché à remplacer le nantissement par :
 - a) Emprunt à la grosse.
 - b) Vente simulée.
- 5) On a cherché à remplacer la tradition réelle par une tradition fictive.
 - a) Nantissement mentionné sur l'acte de francisation déposé à la douane.
 - b) Remise des titres de propriété.
 - c) Remise de la police d'assurance.
 - d) La question n'offre plus de difficulté depuis la loi de 1874 sur l'hypothèque maritime.

§ V. — *Du rang du privilège du vendeur en concours avec les privilèges de l'art. 2102.*

Quid pour privilèges fondés sur l'idée de conservation ?

Quid pour le privilège du prêteur ?

§ VI. — *Le vendeur déchu du privilège de l'art. 191, 8°, a-t-il encore celui de l'art. 2102, 4° ?*

Quels créanciers primera-t-il en usant de ce dernier privilège ?

Que faut-il décider à l'égard des créanciers ayant hypothèque sur le navire ?

§ VII. — *Outre le privilège de l'art. 2102, 4°, le vendeur n'a-t-il pas encore d'autres garanties ?*

Quid du droit de rétention.

Quid du droit de résolution.

Ce droit disparaît-il par cela seul que le navire a passé en mains tierces ?

Ce droit survit-il à l'extinction du privilège, même à l'encontre des créanciers mentionnés dans l'art. 191 Code comm. ?

Jusqu'à quelle époque le vendeur peut-il exercer cette action résolutoire ?

Ce droit a-t-il pour but d'effacer les privilèges qui seraient nés dans l'intervalle du chef de l'acquéreur ?

Quid du droit de revendication ?

§ VIII. — *Quelle loi applicable en cas de conflit ?*

§ IX. — *Quid pour les intérêts de la créance du vendeur ?*

CHAPITRE IV

EXTINCTION DU PRIVILÈGE DU VENDEUR.

SECTION I. — MODES GÉNÉRAUX D'EXTINCTION DU PRIVILÈGE DU VENDEUR.

§ I. — *Par voie de conséquence.*

Païement.

Païement partiel.

Païement avec subrogation.

Novation par changement d'objets.

Acceptation par le vendeur de billets souscrits.

Par l'acheteur du navire pour paiements de son prix d'acquisition.

Datio in solutum, puis éviction.

Cession de créance.

Résolution de la vente.

Confusion.

Perte du navire :

Perte matérielle :

On le renouvelle par des réparations successives ;

Le navire est démoli, puis reconstruit avec les mêmes matériaux ;

L'acheteur a transformé le navire, ou partie du navire, en immeuble par destination ;

L'acheteur a transformé le navire, ou partie du navire, en immeuble par nature.

Perte légale :

Prise de l'ennemi ;

Quand y a-t-il prise ?

Dans quel cas le droit de suite subsiste-t-il ?

Confiscation.

L'acheteur qui n'a pas encore payé le vendeur a revendu le navire, mais ne l'a pas encore livré. — *Quid* du privilège du vendeur ?

L'acheteur qui n'a pas encore payé le vendeur, a livré le navire, mais le prix lui est encore dû.

§ II. — *Par voie principale.*

a) Renonciation.

b) Purge.

c) Prescription.

d) Le délai fixé par l'art. 213, Code comm., entraîne-t-il déchéance du privilège du vendeur ?

SECTION II. — MODES SPÉCIAUX D'EXTINCTION DU PRIVILÈGE DU VENDEUR.

Le privilège du vendeur est-il subordonné au dernier voyage du navire par application de l'art. 191, 8° ?

Quid au cas où après la vente le navire a fait un voyage sous un autre nom que celui de l'acheteur, de telle sorte qu'il n'y a eu mutation en douane qu'après le retour du bâtiment ?

Le navire a fait un voyage entre les mains de l'acheteur. *Quid* du privilège du vendeur ?

a) Le vendeur est déchu de son privilège.

Celui qui a mis le navire à même de naviguer doit être préservé à tous autres.

Intérêt du commerce maritime.

La vente est parfaite entre vendeur et acheteur dès qu'elle est constatée par écrit.

b) Le vendeur conserve son privilège.

Fausse application de l'art. 194 qui ne vise pas le droit de suite

Les mots « si le navire n'a pas fait de voyage », ne s'appliquent pas au vendeur.

L'acquéreur ne peut purger contre son titre.

Les créanciers pour fournitures ne sont pas préférables au vendeur.

Le vendeur a mis toute la valeur dans le patrimoine de l'acheteur.

Vente forcée sur saisie du navire.

Vente d'un navire appartenant à un mineur.

Vente d'un navire dépendant d'une faillite.

Vente d'un navire si désaccord entre copropriétaires.

Vente d'un navire faite par autorité administrative.

Vente volontaire.

Conséquence de la revente du navire faite par le premier acheteur sur le droit de suite du vendeur.

Outre la revente, il peut voyager en mer aux conditions des art. 193 et 194.

Le voyage doit être fait au nom et aux risques et périls du deuxième acheteur.

Indépendamment de l'inscription il faut le voyage en mer.

Le vendeur ne doit pas avoir fait d'opposition entre les mains du deuxième acheteur.

Formes de l'opposition;

Jusqu'à quel moment peut-elle être faite ?

Comment s'exerce le droit de suite du vendeur ?

Que doit-on entendre par voyage en mer ?

CHAPITRE V

INFLUENCE DE LA FAILLITE SUR LE PRIVILÈGE DU VENDEUR DE NAVIRE

§ I. — SUR LE PRIVILÈGE DU VENDEUR

L'article 550 Code comm. est-il applicable ici ?

§ II. — *Sur les garanties de droit commun.*

Privilège de l'art. 2102, 4°.

Revendication :

Du droit de propriété ;

Du droit de résolution.

Article 550 Code comm.

Article 576 Code comm.

Article 1664 Code comm.

Résolution.

Rétention. — *Quid* des intérêts.

Privilège du vendeur gagiste.

L'acheteur a revendu le navire, puis a fait faillite. — *Quid* du prix du vendeur ?

CHAPITRE VI

DU VENDEUR CONSTRUCTEUR DE NAVIRE

SECTION I

§ I. — *Différents genres de construction.*

a) A l'économie.

b) A forfait :

Pour la main-d'œuvre seulement ;

Pour le tout.

§ II. — *A qui appartient le navire pendant la construction ?*

a) En cas de construction à l'économie ,

b) En cas de construction à forfait pour la main-d'œuvre ;

c) En cas de construction à forfait pour le tout.

§ III. — *Caractère juridique de la construction à forfait pour le tout.*

Est-ce un louage ou une vente ?

Intérêt de la distinction.

Est-ce un louage ?

Arguments :

1138. Code comm. ;

Motifs d'usage et d'équité.

Est-ce une vente ?

a) Pas de 1530, Code de commerce, tradition nécessaire.

Arguments :

Travaux préparatoires ;

Économie générale de la loi ;

Précédents historiques.

b) Ce n'est pas une vente conditionnelle.

Système de Aubry et Rau. — Louage et vente.

§ IV. — *Quid si paiement au fur et à mesure de l'avancement de la construction.*

La propriété reste au constructeur.

L'armateur reste simple créancier chirographaire.

Correctifs à cette théorie :

Le contraire peut être stipulé ;

Hypothèque sur navire en chantier.

Exceptions à cette règle :

En cas de constructions sur plans fournis par l'armateur ;

Lorsque tous les moyens ont été employés dans la construction et dans la surveillance du bâtiment pour désigner son armateur.

§ V. — *Dans quels cas existera le privilège du vendeur constructeur ?*

Le vendeur pourra-t-il cumuler la qualité de vendeur avec celle d'acheteur ?

SECTION II.

Loi applicable au vendeur constructeur.

Rang du vendeur constructeur.

Quid du constructeur inscrit sur l'acte de nationalité du navire par lui construit pour garantie du paiement du solde à lui dû ?

Quid du privilège du vendeur constructeur en cas de saisie du navire.

Les créanciers ont une cause étrangère au navire et à son exploitation.

Il s'agit de dettes contractées par le capitaine du navire envers les tiers.

Du privilège du vendeur constructeur en cas de faillite de l'acheteur.

Extinction du privilège du vendeur constructeur.

Quid cependant si novation de la créance du vendeur-constructeur ?

Quid si le vendeur constructeur fait entrer le montant de sa créance dans un compte courant avec l'armateur et reçoit des billets à ordre en règlement du solde de ce compte ?



